STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 39213
10 november 2026

Regeling van de Staatssecretaris van Defensie van 02 november 2026, Directie Juridische Zaken, MINDEF20260067628, houdende regels omtrent het gebruik van onbemande militaire luchtvaartuigen door de krijgsmacht

De Staatssecretaris van Defensie,

Handelde in overeenstemming met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Gelet op de artikelen 3.2, derde lid, 3.3, vijfde lid, 3.5, vijfde lid, 3.8, tweede lid, 3.9, eerste en vijfde lid, 3.12, 3.14, 3.18, vijfde lid, 5.7, derde lid en 10.3 van de Wet luchtvaart, de artikelen 2 en 5 van het Besluit cockpitpersoneel en luchtverkeersdienstverleningspersoneel krijgsmacht, de artikelen 2, 4 en 4a van het Besluit luchtverkeer 2014,

Besluit:

ARTIKEL I

De **Regeling kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen 2022** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7

1. Het inschrijvingskenmerk wordt gevoerd aan beide zijden van het verticale staartvlak of onder, boven of naast het nationaliteitskenmerk op de romp.

2. Luchtvaartuigen met twee of meer verticale staartvlakken voeren het inschrijvingskenmerk op de buitenzijde van de verticale staartvlakken dan wel onder, boven of naast het nationaliteits-kenmerk op de romp.

B

Artikel 10 vervalt.

C

Artikel 11, eerste lid, komt te luiden als volgt:

1. De minister geeft met betrekking tot een type-ontwerp van een militair luchtvaartuig met inbegrip van de bijbehorende motor(en), de bijbehorende propeller en het bijbehorende grondstation indien van toepassing, een typecertificaat af als bedoeld in artikel 3.9, eerste lid, van de wet indien voldoende is aangetoond dat:
   a. het militair type-ontwerp voldoet aan de voor de militaire luchtvaart in Nederland van toepassing zijnde eisen;
   b. het luchtvaartuig kan worden vervaardigd volgens methoden, die een goede kwaliteit van het product waarborgen;
   c. een aantoonbaar belang bestaat om het typecertificaat af te geven.

D

Na artikel 12 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 12a

1. De minister geeft een beperkt typecertificaat aan een militair luchtvaartuig af indien:
   a. Een militair luchtvaartuig niet voldoet aan de eisen voor het ontvangen van een militair typecertificaat in de zin van artikel 11;
   b. voldoende kan worden aangetoond dat het militair luchtvaartuig voldoet aan door de

minister gestelde veiligheidseisen, welke het voorziene gebruik in aanmerking nemen;
c. er een aantoonbaar belang bestaat om het beperkt typecertificaat af te geven;
d. het luchtvaartuig kan worden vervaardigd volgens methoden, die een goede kwaliteit van het product waarborgen.

2. Artikel 11, tweede en derde lid, zijn van overeenkomstige toepassing ten aanzien van het beperkt typecertificaat.

E

Na artikel 12a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 12b

De minister trekt het beperkt typecertificaat in indien:
a. er geen aantoonbaar belang bestaat om het typecertificaat in stand te houden;
b. de houder van dat typecertificaat niet langer aan de verplichtingen, behorende bij het typecertificaat, kan voldoen; of
c. overige gronden naar voren komen die naar het oordeel van de minister aanleiding geven het beperkt typecertificaat in te trekken.

F

Artikel 13 komt te luiden:

Artikel 13

De minister geeft met betrekking tot een in het register geregistreerd militair luchtvaartuig een militair bewijs van luchtwaardigheid af in combinatie met een military airworthiness review certificate (MARC) indien:
a. ten aanzien van het betrokken type een typecertificaat als bedoeld in artikel 11 is afgegeven; en
b. voldoende is aangetoond dat het luchtvaartuig luchtwaardig is.

G

Na artikel 13 worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 13a

1. De minister kan een vereenvoudigd militair bewijs van luchtwaardigheid afgeven voor een militaire onbemande luchtvaartuig indien deze gekeurd is en daarvoor geen type-certificaat is afgegeven.

2. Het vereenvoudigd militair bewijs van luchtwaardigheid wordt vastgesteld op de door de minister voorgeschreven wijze.

Artikel 13b

De minister geeft een beperkt militair bewijs van luchtwaardigheid afgeven in combinatie met een military airworthiness review certificate (MARC) op de door de minister voorgeschreven wijze, indien:
a. een beperkt type-certificaat als bedoeld in artikel 12a is afgegeven; en
b. voldoende is aangetoond dat het luchtvaartuig luchtwaardig is.

Artikel 13c

1. De minister kan een vliegvergunning afgeven voor militaire luchtvaartuigen op een door de minister voorgeschreven wijze, indien:
   a. het luchtvaartuig, het voorziene gebruik in aanmerking genomen, niet volledig voldoet aan de luchtwaardigheidseisen;
   b. veilig met het luchtvaartuig kan worden gevlogen onder in de vliegvergunning gespecificeerde voorwaarden.

2. In de vliegvergunning wordt vermeld voor welk doel deze wordt afgegeven.

H

In artikel 14 wordt na ‘het militaire bewijs van luchtwaardigheid’ ingevoegd ‘dan wel het beperkt bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in 13b’.

I

In artikel 15 wordt na ‘militair bewijs van luchtwaardigheid’ ingevoegd ‘, dan wel het beperkte militair bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in artikel 13b,’.

Artikel 15 komt te luiden als volgt:

Artikel 15

De minister trekt het militair bewijs van luchtwaardigheid dan wel het beperkte militair bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in artikel 13b met inbegrip van het military airworthiness review certificate in, indien:
a. het luchtvaartuig waarop het bewijs van luchtwaardigheid betrekking heeft niet langer in het register staat geregistreerd;
b. het luchtvaartuig waarop het bewijs van luchtwaardigheid betrekking heeft niet meer is voorzien van een geldig militair typecertificaat als bedoeld in artikel 11; of
c. overige gronden uit het oogpunt van vlieg- of luchtvaartveiligheid naar voren komen die naar het oordeel van de minister aanleiding geven het bewijs van luchtwaardigheid in te trekken.

J

Na artikel 15 worden twee artikelen ingevoegd:

Artikel 15a

De minister trekt het vereenvoudigd militair bewijs van luchtwaardigheid als bedoeld in artikel 13a, in indien:
a. het luchtvaartuig waarop het betrekking heeft niet langer meer staat geregistreerd; of
b. overige gronden uit het oogpunt van vlieg- of luchtvaartveiligheid naar het oordeel van de minister aanleiding geven het vereenvoudigd militair bewijs van luchtwaardigheid in te trekken.

Artikel 15b

De minister trekt de vliegvergunning in indien het luchtvaartuig waarop de vliegvergunning betrekking heeft:
a. niet langer veilig kan worden gevlogen onder de in de vliegvergunning gespecificeerde voorwaarden; of
b. het luchtvaartuig wordt gebruikt voor andere doelen dan waarvoor de vliegvergunning is afgegeven.

K

De bijlagen 1 tot en met 4 vervallen.

ARTIKEL II

De **Regeling eisen cockpitpersoneel en luchtverkeersdienstverleningspersoneel krijgsmacht** wordt als volgt gewijzigd:

A

Voor artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel a1

In deze regeling wordt verstaan onder:
– *open categorie:* vluchten met militaire onbemande luchtvaartuigen met een laag risico;
– *specifieke categorie:* vluchten met militaire onbemande luchtvaartuigen met een matig tot verhoogd risico;

– *gecertificeerde categorie:* vluchten met militaire onbemande luchtvaartuigen met een typecertificaat in de zin van artikel 3.9 Wet luchtvaart, met alle risicoprofielen.

B

Artikel 1a komt te luiden:

Artikel 1a

1. De piloot op afstand, belast met het bedienen van een onbemande luchtvaartuig van de krijgsmacht in de open, specifieke en gecertificeerde categorieën, voldoen aan eisen van theoretische- en praktische bekwaamheid.

2. Onder theoretische bekwaamheid wordt in ieder geval verstaan:
   a. kennis van vliegveiligheid, waaronder in ieder geval begrepen meteorologie, navigatie;
   b. kennis van luchtruimrestricties;
   c. kennis van luchtvaartregelgeving;
   d. kennis van menselijk functioneringsvermogen;
   e. kennis van de wijze waarop operationele procedures worden uitgevoerd, waaronder in ieder geval begrepen noodprocedures;
   f. kennis over privacy en databescherming.

3. Onder praktische bekwaamheid wordt in ieder geval verstaan:
   a. goede bedrevenheid in behandeling van het onbemande luchtvaartuig en zijn uitrusting;
   b. goede bedrevenheid in het bedienen van het onbemande luchtvaartuig waarmee wordt gevolgen met behulp van apparatuur ten behoeve van de bediening op afstand;
   c. goede bedrevenheid in het uitvoeren van noodprocedures.

C

Na artikel 1a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1b

Onverminderd het bepaalde in deze regeling kan de minister nadere eisen stellen ten aanzien van de theoretische en praktische bekwaamheid van de piloot op afstand belast met het bedienen van onbemande luchtvaartuigen van de krijgsmacht in de specifieke en gecertificeerde categorieën, indien het voorziene gebruik dit naar het oordeel van de minister noodzakelijk maakt.

D

Artikel 3, tweede lid vervalt, onder verwijdering van de aanduiding ‘1.’ voor het eerste lid.

E

Artikel 9, tweede lid, alsmede de bijbehorende bijlage, vervallen onder verwijdering van de aanduiding ‘1.’ voor het eerste lid.

F

Na artikel 9 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9a

Als eisen inzake de geestelijke en lichamelijke geschiktheid van de piloot op afstand, belast met het op afstand bedienen van onbemande luchtvaartuigen van de krijgsmacht, gelden de eisen als vastgesteld door de minister, die voor de open, specifieke en gespecificeerde categorieën verschillend kunnen worden vastgesteld indien het voorziene gebruik dit naar zijn oordeel noodzakelijk maakt.

ARTIKEL III

De **Regeling vluchten militaire onbemande luchtvaartuigen** wordt als volgt gewijzigd:

A

Voor artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel a1

In deze regeling wordt verstaan onder:
– *open categorie:* vluchten met militaire onbemande luchtvaartuigen met een laag risico;
– *specifieke categorie:* vluchten met militaire onbemande luchtvaartuigen met een matig tot verhoogd risico;
– *gecertificeerde categorie:* vluchten met militaire onbemande luchtvaartuigen met een typecertificaat in de zin van artikel 3.9 Wet luchtvaart, met alle risicoprofielen.

B

Artikel 1a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, aanhef, wordt ', waarvan de totale startmassa meer dan 25 kilogram bedraagt' vervangen door 'in de gespecificeerde en gecertificeerde categorieën'.

2. Het tweede lid komt te luiden als volgt:

2. Ten aanzien van vluchten met door de Minister van Defensie ingevolge artikel 5.7 van de Wet luchtvaart aangewezen onbemande luchtvaartuigen in de open categorie en waarbij door de aard van het luchtvaartuig of het doel van de vlucht niet kan worden voldaan aan paragraaf SERA.2005, paragraaf SERA.3215, paragraaf SERA.3225, paragraaf SERA.5005, onderdeel g, paragraaf SERA.5020, paragraaf SERA.5025, paragraaf SERA.8035 en deel 5 van de bijlage bij verordening (EU) nr. 923/2012 en de artikelen 11, 13, 16, 23, eerste lid, en 24 van het Besluit luchtverkeer 2014, gelden de volgende nadere regels:
   a. vluchten zijn toegestaan tot een hoogte van 120 meter boven het dichtstbijzijnde punt van het aardoppervlak, en in het geval dat de vlucht wordt uitgevoerd binnen een horizontale afstand van 50 meter van een meer dan 105 meter hoog kunstmatig obstakel, wordt de maximum vlieghoogte verhoogd tot 15 meter boven de hoogte van het obstakel;
   b. voorafgaand aan de vlucht wordt per NOTAM bekend gesteld in welk gebied en voor welke duur gebruik wordt gemaakt van het betreffende gebied door het militaire onbemande luchtvaartuig, voor zover het een vlucht in luchtruim betreft waarin laag mag worden gevlogen door civiele of militaire luchtvaartuigen.

C

Na artikel 1a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1b

De minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer, bedoeld in paragraaf SERA.5005 van verordening (EU) nr. 923/2012, zijn niet van toepassing op vluchten met een onbemand militair luchtvaartuig.

ARTIKEL IV

Artikel 1 van de **Regeling doven luchtvaartuiglichten militaire luchtvaartuigen** wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.

2. Er worden twee leden toegevoegd, luidende:

2. De verplichtingen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel d, zijn niet van toepassing op vluchten met militaire onbemande luchtvaartuigen die:
   a. naar hun aard of voorzien gebruik niet kunnen worden uitgerust met een SSR-transponder; en
   b. worden uitgevoerd in een gebied waar het uitoefenen van de burgerluchtvaart is beperkt of verboden.

3. Indien een bijzondere taakuitoefening vereist dat lichten van onbemande militaire luchtvaartuigen worden gedoofd in gebieden waar burgerluchtvaart is toegestaan, wordt de voor het

luchtruim verantwoordelijke gevechtsleidings- en luchtverkeersdienstverleningsinstantie hierover geïnformeerd.

ARTIKEL V

De **Regeling aanwijzing militaire onbemande luchtvaartuigen** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden als volgt:

Als militaire onbemande luchtvaartuigen aan boord waarvan zich geen gezagvoerder bevindt wordt aangewezen elk militair luchtvaartuig waarmee vluchten worden uitgevoerd of dat is ontworpen om vluchten autonoom of op afstand bestuurd uit te voeren zonder piloot aan boord.

B

Artikel 2 vervalt, onder vernummering van artikel 3 tot artikel 2.

ARTIKEL VI

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum waarop deze in de Staatscourant is geplaatst.

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

De Staatssecretaris van Defensie,
D.G. Boswijk

TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

De onderhavige regeling strekt tot wijziging van vijf regelingen die betrekking hebben op militaire onbemande luchtvaartuigen, namelijk de Regeling kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen 2022, de Regeling eisen cockpitpersoneel en luchtverkeersdienstenpersoneel krijgsmacht, de Regeling vluchten onbemande militaire luchtvaartuigen, de Regeling doven luchtvaartuiglichten militaire luchtvaartuigen en de Regeling aanwijzing militaire onbemande luchtvaartuigen.

Het belang van onbemande systemen – drones – is de laatste periode sterk toegenomen door de geopolitieke situatie en de dreiging die uitgaat van vijandige drones. Vanwege de snelle technologische ontwikkelingen op dit gebied en de beslissende rol die drones spelen in het militair optreden, is het voor de gereedstelling van de krijgsmacht in het kader van hoofdtaak 1 van groot belang dat onze krijgsmacht de ruimte krijgt voor het testen van en het opleiden, oefenen en trainen met alle typen drones die zij in gebruik heeft.

2. Achtergrond

In artikel 1.2 van de Wet luchtvaart (hierna: de wet) is bepaald dat deze wet van toepassing is op luchtvaartuigen, tenzij de basisverordening[1] van toepassing is. De basisverordening is echter niet van toepassing op *militaire* onbemande luchtvaartuigen (hierna: Unmanned Aircraft Systems – UAS), waardoor hierop de Nederlandse militaire luchtvaartwet- en regelgeving van toepassing is. Aanvullend op de Nederlandse wetgeving voor militaire UAS geldt ook de Military Aviation Regulations – Unmanned Aerial Systems (hierna: MAR-UAS). De MAR-UAS is een Defensie beleidsdocument dat namens de Minister van Defensie is opgesteld door de Militaire Luchtvaartautoriteit (hierna: MLA) en is een militaire vertaling van de EASA-regelgeving die geldt voor civiele UAS. In de MAR-UAS worden binnen de kaders van de wet- en regelgeving nadere eisen geformuleerd me betrekking tot UAS.

In de Nederlandse militaire luchtvaartregelgeving wordt momenteel onvoldoende onderscheid gemaakt tussen bemande luchtvaartuigen en UAS. Voor zover onderscheid wordt gemaakt is dat onderscheid gebaseerd op grote en complexe UAS. Zo gelden er voor de MQ-9 Reaper – wat een groot gecertificeerd toestel is – dezelfde opleidingseisen als voor kleine verkenningsdrones. Hierdoor sluit de voor militaire UAS geldende regelgeving niet goed aan op de huidige stand van techniek en gebruik van UAS, wat ook tot belemmeringen leidt in het oefenen en trainen met militaire UAS. Momenteel is het regelgevend kader voor militaire UAS erg beperkend, en is het regelgevend kader voor civiele UAS ruimer dan die voor militaire UAS. Dit is onwenselijk omdat voor militaire UAS behoefte is aan meer juridische ruimte om te opleiden, oefenen en trainen met en tegen UAS.

Recentelijk zijn – door de toegenomen dreiging van de veiligheid – de activiteiten van Defensie gewijzigd naar een hoger gereedheidsniveau. Dit om te kunnen voldoen aan de eerste grondwettelijke taak: het beschermen van het eigen grondgebied en dat van de bondgenoten (hierna: hoofdtaak 1). Hierdoor is de noodzaak ontstaan om beter te kunnen testen, opleiden, oefenen en trainen met en tegen UAS.

Via deze wijzigingsregeling wordt eveneens ten dele invulling gegeven aan kamerbrief[2] inzake de beantwoording van de motie Van Dijk[3] om juridische ruimte te creëren op het gebied van luchtvaartveiligheid voor het oefenen en trainen met militaire UAS.

Ten slotte wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal wetstechnische wijzigingen door te voeren. Het gaat om de volgende aanvullende wijzigingen in de *Regeling kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen 2022:*
- wijziging van de plaats waar het inschrijfkenmerk op militaire luchtvaartuigen moet worden aangebracht;
- de juridische verankering van het beperkt bewijs van luchtwaardigheid;
- de juridische verankering van de vliegvergunning;

---

1 Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018.
2 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2026/03/24/kamerbrief-opvolging-motie-lid-van-dijk-over-knelpunten-ten-aanzien-van-oefenen-met-drones
3 Kamerstukken II, 2024/25, 36 600 X, nr. 58.

– het loskoppelen van de afgifte van een typecertificaat van de inschrijving van dit type luchtvaartuig in het militair luchtvaartregister.

3. Open, specifieke en gecertificeerde categorie

Middels de wijzigingsregeling wordt in de Regeling eisen cockpitpersoneel en luchtverkeersdienstenpersoneel krijgsmacht en de Regeling vluchten onbemande militaire luchtvaartuigen een onderscheid gemaakt tussen de verschillende categorieën vluchten met militaire UAS, te weten de open, specifieke en gecertificeerde categorie. Deze categorisering ziet expliciet op de vlucht die met de militaire UAS wordt gemaakt en niet op de militaire UAS zelf. Bij de inrichting van de categorieën is aansluiting gezocht bij de EASA-regelgeving. Dit zorgt voor eenduidigheid binnen het gebruik van UAS en draagt bij aan de interoperabiliteit tussen militaire en civiele UAS.

Per categorie wordt onderscheid gemaakt in het risiconiveau van de vlucht. Hier is voor gekozen omdat bij vluchten met UAS (zowel militair als civiel) het gelopen risico centraal staat. Hierbij zijn twee factoren van belang: het luchtrisico en het grondrisico. Het luchtrisico heeft betrekking op het risico in relatie tot andere luchtruimgebruikers en het grondrisico betreft het risico voor personen en objecten op de grond.

Door het aanbrengen van categorisering kan meer juridische ruimte worden ingebouwd om te testen, opleiden, oefenen en trainen met en tegen UAS. Er is dan namelijk maatwerk mogelijk. Zo hoeft er aan een vlucht met een militaire UAS met een laag risiconiveau niet dezelfde eisen te worden gesteld als aan een vlucht met een militaire UAS met een hoog risiconiveau.

Open categorie

Onder de open categorie vallen vluchten met militaire UAS met een laag risico. Een voorbeeld van een dergelijke vlucht, is een vlucht met een militaire UAS onder de 25 kilogram die in het zicht van de bedienaar blijft.[4] De bedienaar moet de UAS gedurende de vlucht op minder dan 120 meter van het dichtstbijzijnde punt van het aardoppervlak houden – behalve wanneer de UAS over een obstakel vliegt. Een UAS van meer dan 25 kilogram valt nooit onder de open categorie.

Specifieke categorie

Binnen de specifieke categorie kunnen vluchten met een hoger risico worden uitgevoerd. Zo valt bijvoorbeeld een vlucht met een militaire UAS die buiten het zicht van de piloot wordt uitgevoerd (ook wel Beyond Visual Line of Sight – BVLOS) in de specifieke categorie. Andere voorbeelden die in de specifieke categorie kunnen vallen zijn autonome vluchten, swarming of gecombineerd optreden met bemande luchtvaartuigen. Dit geldt ook wanneer een UAS een gewicht heeft van onder de 25 kilogram. Het risico dat aan de vlucht gebonden is, is binnen de specifieke categorie leidend en niet het gewicht van de UAS.

Gecertificeerde categorie

In de gecertificeerde categorie vallen *alle* vluchten met militaire UAS die gecertificeerd zijn, ongeacht het risico dat door de vlucht ontstaat. In deze categorie mogen bijvoorbeeld personen vervoerd worden en mag worden gevlogen boven een mensenmassa. Zo vallen alle vluchten met een MQ-9 Reaper onder de gecertificeerde categorie, omdat dit een gecertificeerde UAS is. Dit geldt ook als de vlucht een minder hoog risico heeft doordat de UAS bijvoorbeeld niet over een mensenmassa vliegt of niet uit het zicht van de piloot op afstand gaat.

4. Vereenvoudigd en beperkt bewijs van luchtwaardigheid, beperkt typecertificaat en de vliegvergunning

Met de wijzigingsregeling worden in de Regeling kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen 2022 – naast het standaard bewijs van luchtwaardigheid – nieuwe typen van militaire bewijzen van luchtwaardigheid geïntroduceerd, te weten het vereenvoudigd bewijs van luchtwaardigheid, het beperkt bewijs van luchtwaardigheid en de vliegvergunning. Hiermee samenhangend wordt ook een nieuw *typecertificaat* geïntroduceerd. Naast een *volledig* typecertificaat wordt het ook mogelijk een *beperkt* typecertificaat af te geven. Dit wordt hieronder toegelicht.

Uit artikel 3.8 van de wet volgt de verplichting om een militair luchtvaartuig te voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid. Hierop aansluitend bepaalt artikel 3.14, tweede lid, van de wet dat bij

[4] MAR-UAS Annex A, subpart A – MAR.UAS.OPEN.010 lid 8

ministeriële regeling wordt aangegeven welke militaire bewijzen van luchtwaardigheid de Minister van Defensie kan afgeven. De Regeling kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen 2022 geeft hier uitvoering aan. Uit de memorie van toelichting bij artikel 3.14 van de wet blijkt dat wordt uitgegaan van het standaard bewijs van luchtwaardigheid dat aangeeft dat aan alle eisen wordt voldaan. De memorie van toelichting geeft verder aan dat daarnaast voor die gevallen, waarin niet aan alle voorgeschreven eisen kan worden voldaan, maar de luchtwaardigheid niet in het geding is, andere soorten bewijzen van luchtwaardigheid kunnen worden afgegeven. In de memorie van toelichting wordt als ander soort bewijs van luchtwaardigheid ook genoemd de toestemming tot vliegen[5], ook wel een vliegvergunning genoemd.

Voorbeelden waarin behoefte is aan meer typen van bewijzen van luchtwaardigheid worden genoemd in de memorie van toelichting bij artikel 3.14 van de wet.[6] De voorbeelden die de memorie van toelichting in dit verband geeft, doen zich in de militaire praktijk regelmatig voor. Het gaat bijvoorbeeld om ontwikkel-, certificatie-, en checkvluchten. Omdat in die situaties nog geen military airworthiness certificate (hierna: *MARC*) kan worden afgegeven, kan evenmin een bewijs van luchtwaardigheid worden verstrekt. Volgens artikel 3.8 van de wet is het verboden om een vlucht uit te voeren dat niet is voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid. Om voornoemde vluchten toch uit te kunnen voeren, wordt nu ten aanzien van voornoemd verbod op grond van artikel 3.21 van de wet een ontheffing afgegeven. Dit dwingt de Militaire Luchtvaart Autoriteit (hierna: MLA) om voor de situaties waarin de afgifte van een beperkt bewijs van luchtwaardigheid of een vliegvergunning in de rede ligt een ontheffing af te geven. De ontheffing is echter bedoeld om een incidentele oplossing te bieden voor een situatie waarin de regels in redelijkheid geen toepassing kunnen vinden.

Tot nu toe zijn in de militaire luchtvaartregelgeving nog geen andere soorten bewijzen van luchtwaardigheid geregeld. Via deze wijzigingsregeling wordt hier thans wel uitvoering aan gegeven. Dit ligt in de lijn met de civiele luchtvaart waarin al andere typen bewijzen van luchtwaardigheid worden afgegeven, waaronder het beperkt bewijs van luchtwaardigheid (Restricted Certificate of Airworthiness) en de vliegvergunning (Permit to Fly).[7]

4.1 Vereenvoudigd bewijs van luchtwaardigheid

Niet voor alle UAS wordt een typecertificaat afgegeven. Deze militaire UAS kunnen daarom geen normaal bewijs van luchtwaardigheid krijgen. Een bewijs van luchtwaardigheid is evenwel op grond van artikel 3.8 lid 2 van de wet nodig om een vlucht uit te voeren met een militair luchtvaartuig, waaronder een militaire UAS. Daarom wordt in de regeling bepaald dat in die gevallen toch een *vereenvoudigd* bewijs van luchtwaardigheid kan worden afgegeven door de Minister van Defensie, mits de UAS luchtwaardig is. Een UAS wordt geacht luchtwaardig te zijn als uit de keuring door COMMIT blijkt dat de UAS veilig is en het vereiste onderhoud is uitgevoerd.

Het kunnen afgeven van een vereenvoudigd bewijs van luchtwaardigheid ligt in de lijn met de intentie achter artikel 3.14 lid 3 van de wet, namelijk de mogelijkheid om een bewijs van luchtwaardigheid af te kunnen geven voor een type luchtvaartuig waarvoor (nog) geen typecertificaat kan worden afgegeven. De vliegveiligheid wordt gewaarborgd doordat bij de keuring van een militaire UAS voldaan moet worden aan de luchtwaardigheidseisen van de MAR-UAS Annex B.

4.2 Beperkt typecertificaat en beperkt bewijs van luchtwaardigheid

4.2.1 Beperkt typecertificaat

Middels deze regeling wordt de mogelijkheid geboden om een beperkt *typecertificaat* af te geven in de gevallen dat voor een typeontwerp van een luchtvaartuig niet voldaan wordt aan de eisen die gelden voor een volledig typecertificaat, zoals bedoeld in artikel 11 van de Regeling kenmerken, registratie en luchtwaardigheid militaire luchtvaartuigen 2022. Het verschil tussen het volledig typecertificaat en het beperkt typecertificaat is dat het beperkt typecertificaat alleen kan worden afgegeven met bepaalde beperkingen en eisen voor het gebruik van het luchtvaartuig. Het beperkt typecertificaat kan worden afgegeven als het betreffende typeontwerp veilig is voor het beoogde gebruik van het betreffende luchtvaartuig. Net als luchtvaartuigen met een volledig typecertificaat dienen luchtvaartuigen met een beperkt typecertificaat voorzien te zijn van een *MARC.*

[5] Kamerstuk 26 336 n. 3, pagina 6 en 7
[6] Idem
[7] Grondslag voor deze civiele bewijzen van luchtwaardigheid: artikel 5, lid 4, Verordening (EG) 216/2008

4.2.2 Beperkt bewijs van luchtwaardigheid

Voortvloeiend uit het beperkt *typecertificaat* kan een beperkt *bewijs van luchtwaardigheid* worden afgegeven voor luchtvaartuigen waarvoor een beperkt typecertificaat is afgegeven. Het belangrijkste verschil tussen een standaard bewijs van luchtwaardigheid en een beperkt bewijs van luchtwaardigheid is de mate waarin voldaan kan worden aan de certificeringseisen en daaraan gekoppeld het type vluchten dat het luchtvaartuig mag uitvoeren. Een standaard bewijs van luchtwaardigheid wordt afgegeven als aan alle eisen wordt voldaan. Een beperkt bewijs van luchtwaardigheid wordt afgegeven voor luchtvaartuigen die niet aan al deze eisen voldoen, maar die wel luchtwaardig worden geacht om vluchten uit te voeren binnen de beperkingen verbonden aan het beperkt bewijs van luchtwaardigheid. Luchtvaartuigen met een beperkt typecertificaat hebben vaak een specifieke taak, waardoor ze naar de aard van hun werkzaamheden niet kunnen voldoen aan alle eisen die worden gesteld. Anderszins is mogelijk dat het luchtvaartuig verouderd is, maar nog wel geschikt is om bepaalde vluchten uit te voeren, en daarom niet aan alle eisen kan voldoen. Om toch vluchten met deze luchtvaartuigen te kunnen uitvoeren, kan een beperkt bewijs van luchtwaardigheid worden afgegeven. Voorwaarde is wel dat het luchtvaartuig beschikt over een beperkt typecertificaat en een MARC dat door de MLA is afgegeven. Het beperkt bewijs van luchtwaardigheid wordt door de MLA voorzien van eisen en beperkingen gebaseerd op het luchtvaartuig en de aard van de vluchten die daarmee worden uitgevoerd, zodat de (vlieg)veiligheid gewaarborgd is.

4.3 Vliegvergunning

Een vliegvergunning is een tijdelijk bewijs van luchtwaardigheid dat kan worden afgegeven voor een luchtvaartuig dat (nog) niet beschikt over een standaard of beperkt bewijs van luchtwaardigheid, maar wel voldoende luchtwaardig wordt geacht om een specifieke vlucht veilig uit te kunnen voeren. Dit kan nodig zijn voor bijvoorbeeld testvluchten of vluchten met experimentele vliegtuigen. Een vliegvergunning geldt – in tegenstelling tot het standaard en het beperkt bewijs van luchtwaardigheid – altijd tijdelijk en wordt voor vluchten met een specifiek doeleinde afgegeven. De veiligheid wordt geborgd door het uitvoeren van een risicoanalyse, waarbij risicoacceptatie op het juiste niveau moet plaatsvinden. Om de (vlieg)veiligheid te waarborgen worden voorwaarden aan de vliegvergunning verbonden. Zo kan voor de vliegvergunning de voorwaarde gelden dat een specifieke route moet worden gevolgd en onder goede zichtomstandigheden moet worden gevlogen.

5. Administratieve lasten en nalevingskosten

De onderhavige regeling brengt geen administratieve lasten en nalevingskosten met zich mee. De wijzigingsregeling ziet namelijk op interne regelgeving.

6. Uitvoering en handhaving

De onderhavige wijzigingen zijn tot stand gekomen in onderlinge afstemming met de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA). Gelijktijdig met het opstellen van de wijzigingsregeling is de Handhaafbaarheid, Uitvoerbaarheid en Fraudebestendigheid-toets (HUF-toets) door de MLA uitgevoerd. De MLA heeft geconcludeerd dat de in deze regeling opgenomen bepalingen uitvoerbaar en handhaafbaar zijn.

7. Internetconsultatie

Er is geen internetconsultatie uitgevoerd voor deze regeling, omdat sprake is van een regeling die enkel ziet op de interne bedrijfsvoering van Defensie en geen gevolgen heeft voor burgers en bedrijven.

Artikelsgewijze toelichting

ARTIKEL I

Onderdeel A

In paragraaf 3 van de betreffende regeling zijn bepalingen opgenomen inzake het nationaliteitskenmerk dat door een militair luchtvaartuig gevoerd moet worden. In artikel 7 werd voorheen bepaald dat het inschrijvingskenmerk gevoerd moest worden op het verticale staartvlak. Het kenmerk kon slechts op de romp worden gevoerd als een verticaal staartvlak ontbrak. Door de manier waarop artikel 7 geformuleerd was, werd de militaire regelgeving onbedoeld restrictiever dan de oude militaire regelgeving en de vigerende civiele regelgeving. Door het weghalen van de keuzemogelijkheid werd de strafbaarheid van schending van de regeling verruimd.

Middels deze wijzigingsregeling wordt opnieuw een keuzemogelijkheid opgenomen wat betreft de plaats waar het inschrijvingskenmerk op het militair luchtvaartuig moet worden aangebracht. Hiermee wordt nog steeds voldaan aan het doel achter deze bepaling, namelijk dat de identiteit van het luchtvaartuig snel en eenvoudig kan worden vastgesteld.

Deze wijziging is nodig omdat niet alle militaire luchtvaartuigen – om verschillende redenen – het inschrijvingskenmerk voeren op de eerder voorgeschreven wijze. Daarnaast is het voor militaire UAS wenselijk dat een keuzemogelijkheid wordt geboden over de plaats van het te voeren inschrijvingskenmerk, omdat het niet voor elk model UAS mogelijk of wenselijk is het kenmerk op een verticaal staartvlak te voeren.

Onderdeel B

Dit artikel met de eerdere bijlage I met het model van het bewijs van inschrijving komt te vervallen in verband met de nieuwe werkwijze van de MLA waarbij het bewijs van inschrijving op digitale wijze wordt uitgegeven. Hierdoor kunnen eventuele aanpassingen in (de vaste gegevens op) het document en de wijze van inschrijving op efficiënte wijze worden gedaan en is dit artikel met bijbehorende bijlage van de regeling hiervoor niet langer nodig. Met deze wijziging wordt aangesloten bij de soortgelijke werkwijzen als het gaat om civiele UAS.[8]

Onderdeel C

Ingevolge artikel 3.9, eerste lid, van de wet geeft de Minister van Defensie met betrekking tot een type-ontwerp van een militair luchtvaartuig een militair typecertificaat af, indien wordt voldaan aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen. Deze eisen zijn te vinden in artikel 11, eerste lid, sub a tot en met c van deze regeling. De eisen, bedoeld in onderdeel a van het eerste lid worden nader ingevuld door de MLA in de NLD-MAR-21.

In sub c werd als eis opgenomen dat tenminste één exemplaar van het militair type luchtvaartuig geregistreerd staat in het register. De koppeling tussen de afgifte van het typecertificaat en de inschrijving in het register geldt sinds 2022. Voor die tijd gold de eis dat ten minste een exemplaar van het luchtvaartuig moest bestaan, welke het type representeerde.

Deze eis uit sub c past niet binnen de praktijk van het typecertificeringsproces. Dit proces wordt uitgevoerd op het ontwerp van het luchtvaartuig, en niet op een fysiek luchtvaartuig. Bij nieuwe types van een luchtvaartuig wordt het ontwerp goedgekeurd door afgifte van een typecertificaat. Daarna volgt pas de productie van het daadwerkelijke luchtvaartuig, gebaseerd op het goedgekeurde ontwerp. Vervolgens wordt het geproduceerde luchtvaartuig ingeschreven in het militair luchtvaartregister.

Door de afgifte van een typecertificaat voor een type-ontwerp te koppelen aan de eis dat ten minste één exemplaar van het type militair luchtvaartuig geregistreerd staat in het register, kan dit voor een onwenselijke situatie zorgen bij een type-ontwerp van een nieuw type luchtvaartuig. Om dergelijke situaties op te lossen is sub c van het eerste lid van artikel 11 gewijzigd, naar de eis dat een aantoonbaar belang moet bestaan voor de Minister van Defensie om het typecertificaat af te geven. Dit sluit ook aan bij de Europese eisen voor de civiele luchtvaart, waar de afgifte van het typecertificaat niet wordt gekoppeld aan de inschrijving van het luchtvaartuig in het luchtvaartregister.

Onderdeel D

Artikel 12a is een nieuw artikel waarmee de mogelijkheid wordt geboden om een beperkt typecertificaat af te geven in de gevallen dat voor een typeontwerp van een luchtvaartuig niet voldaan wordt aan de eisen die gelden voor een volledig typecertificaat, zoals bedoeld in artikel 11. De toelichting en omschrijving van het *beperkt typecertificaat* staat beschreven in het algemene deel van deze nota van toelichting onder paragraaf 4.2.1.

Voor de houder van een beperkt typecertificaat gelden dezelfde eisen als voor de houder van een volledig typecertificaat, zoals bepaald in artikel 11, derde lid.

Onderdeel E

Artikel 12b is een nieuw artikel waarin ter uitvoering van artikel 3.12, derde lid, van de wet gronden zijn opgenomen waarop de minister een afgegeven militair beperkt typecertificaat mag intrekken.

[8] Stcrt. 2020, 34020.

Hierbij is aansluiting gezocht bij de gronden zoals geldend voor de intrekking van het volledig typecertificaat.[9] De grond dat er niet langer een exemplaar van het militair type luchtvaartuig in het register geregistreerd staat, is niet overgenomen omdat deze eis niet geldt voor de afgifte van een beperkt typecertificaat, zoals bepaald in het nieuwe artikel 11a.

Onderdeel F

In artikel 13 is bepaald wanneer een militair bewijs van luchtwaardigheid kan worden afgegeven in combinatie met een MARC. Voorheen was in artikel 13 voor het bewijs van luchtwaardigheid en het MARC een model opgenomen in respectievelijk bijlage 3 en bijlage 4. Deze modellen met bijbehorende bijlagen zijn komen te vervallen. Door het werken met vooraf opgestelde modellen los te laten, kunnen eventuele aanpassingen in (de vaste gegevens op) deze documenten en de wijze van afgifte hiervan op efficiënte wijze worden gedaan en is wijziging van de regeling hiervoor niet langer nodig.

Onderdeel G

Artikel 13a is een nieuw artikel waarmee het *vereenvoudigd* bewijs van luchtwaardigheid geïntroduceerd wordt. Dit is een nieuw type bewijs van luchtwaardigheid. De ruimte om een bewijs van luchtwaardigheid af te geven voor luchtvaartuigen waarvoor geen typecertificaat is afgegeven, wordt geboden door artikel 3.14 lid 3 van de wet.

De uitgebreide toelichting hiertoe staat beschreven in het algemene deel van deze nota toelichting onder paragraaf 4.1.

In tegenstelling tot artikel 13 dat ziet op de afgifte van een standaard bewijs van luchtwaardigheid, is in het nieuwe artikel 13a gekozen om de afgifte van een *vereenvoudigd* bewijst van luchtwaardigheid een discretionaire bevoegdheid te maken in plaats van een gebonden bepaling. Hier is voor gekozen omdat de afgifte van een vereenvoudigd bewijs van luchtwaardigheid ziet op onbemande luchtvaartuigen (UAS) waarvoor geen type-certificaat is afgegeven. De ontwikkeling van niet-gecertificeerde UAS gaat snel en is onvoorspelbaar. Op voorhand is niet te voorzien of er een situatie denkbaar is dat toch geen vereenvoudigd bewijs van luchtwaardigheid kan worden afgegeven, ondanks dat de UAS wel gekeurd is. Om deze mogelijkheid open te laten is artikel 13a als een discretionaire bevoegdheid geformuleerd. Hiermee blijft ruimte bestaan om een vereenvoudigd militair bewijs van luchtwaardigheid niet af te geven, bijvoorbeeld als de vliegveiligheid door toekomstige ontwikkelingen in gevaar kan komen. De regeling wordt hiermee dus toekomstbestendiger gemaakt.

In het tweede lid is bepaald dat het vereenvoudigd bewijs van luchtwaardigheid voor militaire onbemande luchtvaartuigen op de door de minister voorgeschreven wijze beschikbaar wordt gesteld. Aan de afgifte van het vereenvoudigd bewijs van luchtwaardigheid wordt uitvoering gegeven door de MLA, zonder gebruik te maken van vooraf vastgestelde modellen. Hierdoor kunnen eventuele aanpassingen in (de vaste gegevens op) deze documenten en de wijze van afgifte hiervan op efficiënte wijze worden gedaan en is wijziging van de regeling hiervoor niet langer nodig.

Artikel 13b is een nieuw artikel waarmee wordt bepaald dat de minister naast het standaard bewijs van luchtwaardigheid als genoemd in artikel 13 ook een beperkt bewijs van luchtwaardigheid afgeeft als voldaan wordt aan de voorwaarden zoals genoemd in subonderdelen a en b. In de algemene toelichting is onder paragraaf 4 het beperkt bewijs van luchtwaardigheid nader toegelicht. De MLA geeft uitvoering aan de afgifte hiervan.
Artikel 13c is een nieuw artikel waarmee wordt bepaald dat een vliegvergunning kan worden afgegeven als voldaan wordt aan de voorwaarden zoals genoemd in dat artikel.

Net als voor het vereenvoudigd bewijs van luchtwaardigheid voor niet-gecertificeerde UAS is ook voor de vliegvergunning gekozen om de afgifte daarvan een discretionaire bevoegdheid te maken in plaats van een gebonden bepaling. Ook hier geldt namelijk dat gelet op de bijzondere aard van de vliegvergunning, op voorhand niet goed te voorspellen is of er een situatie zal zijn waarop de vliegvergunning toch niet afgegeven dient te worden. Omdat artikel 13c een vliegvergunning betreft voor specifieke bijzondere gevallen (zie de voorbeelden onder 4.3) kan geen sprake zijn van een gebonden bevoegdheid. Om deze mogelijkheid open te laten is artikel 13c als een discretionaire bevoegdheid geformuleerd.

In de algemene toelichting is onder paragraaf 4 de vliegvergunning nader toegelicht. De MLA geeft uitvoering aan de afgifte hiervan.

[9] Staatscourant 2022, 11689

Onderdeel H

In artikel 14 werd voorheen geregeld dat de minister de bevoegdheid heeft om een MARC, en daarmee het bewijs van luchtwaardigheid, te schorsen.[10] In het nieuwe artikel 14 wordt geregeld dat deze bevoegdheid ook geldt voor het beperkt bewijs van luchtwaardigheid zoals bedoeld in artikel 13b.

Onderdeel I

In artikel 15 is de bevoegdheid opgenomen om het standaard militair bewijs van luchtwaardigheid in te trekken. In het nieuwe artikel 15 wordt geregeld dat deze bevoegdheid ook geldt voor het beperkt bewijs van luchtwaardigheid zoals bedoeld in artikel 13b. De gronden waarop deze bewijzen van luchtwaardigheid kunnen worden ingetrokken blijven ongewijzigd.[11]

Onderdeel J

Het nieuwe artikel 15a bepaalt de bevoegdheid van de minister om het *vereenvoudigd* militair bewijs van luchtwaardigheid, zoals geïntroduceerd in het nieuwe artikel 13a, in te trekken als sprake is van de gronden zoals genoemd onder sub a of sub b.

Naast de eerste intrekkingsgrond genoemd onder subonderdeel a, kunnen nog meer redenen zijn die aanleiding geven om het vereenvoudigd militair bewijs van luchtwaardigheid in te trekken. Dit komt tot uitdrukking in de tweede intrekkingsgrond onder b. Deze ruime bepaling is nodig omdat het niet mogelijk is om een limitatieve opsomming te maken op grond waarvan een vereenvoudigd bewijs van luchtwaardigheid wordt ingetrokken. Ten behoeve van het waarborgen van de vliegveiligheid en de veiligheid in de lucht en op de grond, is het noodzakelijk dat de MLA ruimte heeft om een vereenvoudigd bewijs van luchtwaardigheid in te trekken als dit naar haar oordeel noodzakelijk is. Dit is in overeenstemming met het bestaande artikel 15 dat ziet op het intrekken van het *standaard* militair bewijs van luchtwaardigheid.[12]

In het nieuwe artikel 15b is de bevoegdheid opgenomen om een vliegvergunning, zoals geïntroduceerd in het nieuwe artikel 13c, in te trekken als sprake is van de gronden zoals genoemd onder sub a of b.

Onderdeel K

Bijlage 1 tot en met 4 komen te vervallen in verband met de wijzigingen van artikel 10 en 13.

ARTIKEL II

Onderdeel A

Voor artikel 1 zijn in het nieuwe artikel 1a de begripsbepalingen in alfabetische volgorde opgenomen. In de begripsbepalingen worden opgenomen de begrippen: open categorie, specifieke categorie en gecertificeerde categorie. In de algemene toelichting onder paragraaf 3 zijn deze categorieën nader toegelicht.

Onderdeel B

Het bestaande artikel 1a wordt gewijzigd met betrekking tot de eisen die worden gesteld aan piloten op afstand belast met het op afstand bedienen van militaire UAS. In het oude artikel 1a waren deze eisen gebaseerd op doelvliegtuigen en andere UAS. Doelvliegtuigen zijn onbemande luchtvaartuigen die worden gebruikt als doel of voor het slepen van een doel voor schietoefeningen. Onderdeel van deze eisen was het hebben van ‘grondige’ kennis van de onder a genoemde punten en de eis tot het maken van 5 vlieguren in een bemand luchtvaartuig. De eis tot het maken van 5 vlieguren was gesteld om zo vertrouwd te raken met en het vergroten van het (ruimtelijk) inzicht in de besturing van UAS.[13]

Deze eisen zijn te streng voor de piloten op afstand van kleine militaire UAS. Daarom is de eis tot het maken van 5 vlieguren geschrapt en is de eis van het hebben van ‘grondige’ kennis van de onder a genoemde punten gewijzigd naar ‘kennis van’. Ook de punten waarvan theoretische kennis nodig is –

[10] Staatscourant 2022, 11689, pagina 12
[11] Zie hiertoe Staatscourant 2022, 11689, pagina 12
[12] Staatscourant 2022, 11689
[13] Staatscourant 2000, 23, kenmerk C96/255/2000000241

de punten onder a – zijn gewijzigd. Deze zijn nu in de lijn met de eisen voor civiele piloten op afstand van (kleine) UAS.

De eisen uit het nieuwe artikel 1a gelden als eisen voor de open categorie, en gelijktijdig als basis voor de andere categorieën. In het nieuwe artikel kunnen daarnaast voor de specifieke categorie aanvullende eisen gelden. Deze eisen worden per operatie door de MLA opgesteld en de mogelijkheid hiertoe krijgt een basis in artikel 1b. De aanvullende eisen voor vluchten in de specifieke en gecertificeerde categorie kunnen niet op voorhand in de regeling worden opgenomen, omdat de risicoclassificatie per operatie maatwerk zal zijn.

Onderdeel C

Dit artikel is een aanvulling op artikel 1a voor de specifieke en gecertificeerde categorie. De hogere mate van risico en complexiteit die verbonden is aan vluchten met militaire UAS in deze categorieën maken dat het nodig kan zijn dat de minister voor deze categorieën aanvullende eisen stelt. Deze eisen gelden dan als aanvulling op de minimumeisen uit artikel 1a en worden vastgesteld door de MLA.

Onderdeel D

Het tweede lid van artikel 3 wordt verwijderd omdat de relevantie hiervan vervalt door de invoering van deze wijzigingsregeling.

Onderdeel E

Het tweede lid van dit artikel met de daarbij behorende bijlage komt te vervallen omdat de relevantie hiervan vervalt door de invoering van het nieuwe artikel 9a. De eisen aan de geestelijke en lichamelijke geschiktheid van niet tot de krijgsmacht behorende piloten op afstand die zijn belast met het bedienen van militaire UAS, wordt thans geregeld in artikel 9a. Het opnemen van het tweede lid met de daarbij behorende bijlage is daarom niet meer noodzakelijk.

Onderdeel F

In artikel 9 werd bepaald welke eisen gelden voor het piloten op afstand van de krijgsmacht dat is belast met het bedienen van militaire luchtvaartuigen (lid 1) en voor niet tot de krijgsmacht behorende piloten op afstand die zijn belast met het bedienen van onbemande luchtvaartuigen van de krijgsmacht (lid 2). Lid 2 is later toegevoegd om eisen te stellen aan diegene die een militaire UAS bedient. Ten tijde van invoering van deze toevoeging werd gebruik gemaakt van doelvliegtuigen die niet door personeel van de krijgsmacht werden bediend en andere UAS die wel door personeel van de krijgsmacht werden bediend. Het militaire personeel kon onder de werking van lid 1 worden gebracht. Voor niet-krijgsmachtspersoneel werd lid 2 toegevoegd.[14]

Nu worden de eisen aan de geestelijke en lichamelijke geschiktheid van piloten op afstand van de krijgsmacht én van niet tot de krijgsmacht behorende piloten op afstand die belast zijn met het op afstand bedienen van militaire UAS geregeld in het nieuwe artikel 9a. Dit artikel wordt in de regeling opgenomen om voor de vluchten met UAS in de verschillende categorieën de mogelijkheid te bieden om per categorie andere eisen te kunnen stellen; eisen die passen bij het risico en de complexiteit van de uitvoering van de operatie met UAS. De eisen worden vastgesteld door de MLA. Er is gekozen voor een bepaling die ruimte laat voor nadere invulling deze eisen omdat het vanwege de verschillende risicoprofielen niet mogelijk is om op voorhand te bepalen welke geestelijke en lichamelijk eisen nodig zijn voor het op afstand bedienen van de UAS in de verschillende categorieën. Daarnaast kan zo beter en sneller worden ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen.

ARTIKEL III

Onderdeel A

In artikel 1 zijn de begripsbepalingen in alfabetische volgorde opgenomen. In de begripsbepalingen worden opgenomen de begrippen: open categorie, specifieke categorie en gecertificeerde categorie. In de algemene toelichting onder paragraaf 3 zijn deze categorieën nader toegelicht.

Onderdeel B

Bij het vliegen met militaire UAS kan doorgaans niet aan alle luchtverkeerseisen worden voldaan. De

[14] Staatscourant 2000, 23, kenmerk C96/255/2000000241

uitzonderingen op bepaalde luchtverkeerseisen voor vluchten met militaire UAS zijn opgenomen in deze regeling.[15]

Bij de invoering van deze regeling werden de luchtverkeerseisen gebaseerd op de strategische UAS met een totale startmassa van ongeveer 320 kilogram die zijn uitgerust met een verbrandingsmotor. Vanwege de ontwikkelingen op het gebied van UAS is de regeling eerder herzien om zo aparte regels op te leggen voor kleine UAS van ten hoogste 25 kilogram en voor grotere UAS met een totale startmassa van meer dan 25 kilogram.[16] Nu de koppeling tussen de eisen en het gewicht van de UAS wordt vervangen door een koppeling met het risicoprofiel is wederom een wijziging noodzakelijk. Vluchten met militaire UAS worden nu ingedeeld in drie categorieën, te weten de open, specifieke en gecertificeerde categorie. Per categorie wordt onderscheid gemaakt in het risiconiveau van de vlucht met de militaire UAS. Hier is voor gekozen omdat bij vluchten met UAS – zowel bij militaire als civiele UAS – de operatie en het risicorisicoprofiel van de operatie centraal staat. Deze ontwikkeling wordt meegenomen in de regeling door op te nemen dat lid 1 van toepassing is op de specifieke en gecertificeerde categorie en lid 2 op de open categorie.

Naast de wijziging naar categorieën in plaats van gewicht zullen voor de open categorie – tweede lid – twee eisen komen te vervallen, namelijk de restrictie met betrekking tot de gebieden waar vluchten met militaire UAS mogen plaatsvinden en de eis dat de vlucht wordt afgestemd met ander luchtverkeer in het gebied.

De eis ten aanzien van de gebieden is te beperkend voor vluchten met militaire UAS in de open categorie. De gebieden die voorheen genoemd waren in artikel 1a lid 2 zijn zeer restrictief. Op grond daarvan mag enkel in gebieden worden gevlogen die onder controle van militaire luchtverkeersleiding staan of in gebieden die voor burgerluchtverkeer gesloten zijn. De toelichting bij de totstandkoming van dit artikel stelt dat dit destijds noodzakelijk was. Dit is begrijpelijk gezien de gebrekkige technologische mogelijkheden van de UAS uit die tijd, zoals het niet beschikken over een hoogtemeter en het niet kunnen voldoen aan de eisen omtrent radiocontact.[17] Nu de UAS verder is ontwikkeld en is geïntegreerd in het Nederlandse luchtruim, kan deze worden ingezet op de voor burgerluchtvaart beschikbare hoogtes. De regelgeving voor militaire luchtvaartuigen biedt deze mogelijkheid nog niet. Hierdoor kunnen civiele UAS onder de open of specifieke categorie momenteel in meer gebieden opereren dan de militaire UAS. Dit is onwenselijk, omdat het de inzetmogelijkheden van de krijgsmacht ernstig beperkt.

De eis dat de vlucht in de open categorie wordt afgestemd met ander luchtverkeer in het gebied is overbodig. Deze vluchten worden uitgevoerd tot een maximale hoogte van 120 meter boven de grond. Onder die hoogte vliegt geen ander luchtverkeer, behalve andere UAS of politie- en traumahelikopters. In die gevallen is geen afstemming nodig. Een trauma- of politiehelikopter heeft altijd voorrang. Daar dient rekening mee gehouden te worden bij de besturing van de militaire UAS. Verder blijft de UAS bij vluchten in de open categorie altijd binnen het zicht van de piloot op afstand (VLOS)[18], waardoor direct en adequaat gereageerd kan worden op andere UAS of laagvliegende politie- en traumahelikopters.

Verder wordt de tekst van voormalig tweede lid sub b – thans lid twee sub a– gewijzigd. Voorheen werden vluchten met militaire UAS, zoals bedoeld in lid 2, toegestaan tot een hoogte van 150 meter (500 ft) boven de grond of het water. Thans wordt aansluiting gezocht bij de EASA-regelgeving[19] waarin is bepaald dat tijdens de vlucht binnen de OPEN categorie de UAS binnen 120 meter van het dichtstbijzijnde punt op aardoppervlak wordt gehouden, behalve bij het overvliegen van een obstakel. Wanneer de UAS binnen een horizontale afstand van 50 meter van een meer dan 105 meter hoog kunstmatig obstakel vliegt, dan wordt de maximumhoogte verhoogd tot 15 meter boven de hoogte van het obstakel.

Ten slotte wordt de tekst van voormalig lid twee sub c – thans lid twee sub b – gewijzigd. Dit is nodig zodat het Defensie Helikopter Commando (DHC) op de hoogte wordt gehouden van de vluchten die met UAS worden uitgevoerd in de laagvlieggebieden voor helikopters. Deze eis wordt alleen gesteld voor de open categorie omdat voor de specifieke en gecertificeerde categorie het DHC in radiocontact staat met de piloot op afstand van betreffende UAS.[20] De eis dat het DHC via een NOTAM op de hoogte gesteld wordt van de vlucht met de militaire UAS is dan overbodig.

---

[15] Staatscourant 2000, 23, kenmerk C96/255/2000000240
[16] Staatscourant 2007, 16, kenmerk C/2006040950
[17] Staatscourant 2000, 23 pagina 22 (C96/255/2000000240)
[18] MAR-UAS Annex A, subpart A – MAR.UAS.OPEN.010 lid 8
[19] Artikel 4 lid 1 onder e en Bijlage deel A UAS.OPEN.010 lid 3 EASA uitvoeringsverordening (EU) 2019/947
[20] Artikel 1 lid 1 sub a onder 2 Regeling vluchten militaire onbemande luchtvaartuigen

Onderdeel C

In artikel 2 werd bepaald dat de regeling pas in werking treedt als het besluit waarop de regeling gebaseerd is ook in werking treedt. Het gaat om een besluit van 1 december 1998, houdende enige voorzieningen met betrekking tot onbemande luchtvaartuigen.[21] Het opnemen van deze bepaling is niet meer nodig en kan daarom komen te vervallen.

Onderdeel D

Na artikel 1a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1b

De minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer, bedoeld in paragraaf SERA.5005 van verordening (EU) nr. 923/2012, zijn niet van toepassing op vluchten met een onbemand militair luchtvaartuig. Hiermee wordt aangesloten bij de afwezigheid van minimumvlieghoogtes voor civiele UAS.[22]

ARTIKEL IV

Het bestaande artikel 1 wordt uitgebreid door toevoeging van een tweede en derde lid. Voorheen gold artikel 1 voor alle militaire luchtvaartuigen, waaronder militaire UAS ook vallen. Het is voor veel militaire UAS echter niet mogelijk om te voldoen aan de eis dat het luchtvaartuig uitgerust moet zijn met een functionerend radar beantwoordingsysteem (SSR-transponder), terwijl de noodzaak bestaat om met militaire UAS ook vluchten te kunnen uitvoeren zonder lichten te voeren. Dit kan nodig zijn om realistisch te oefenen met en tegen UAS. Daarom wordt in het tweede lid bepaald dat met militaire UAS vluchten kunnen worden uitgevoerd zonder lichten te voeren, mits deze vluchten worden uitgevoerd in een gebied waar het uitoefenen van de burgerluchtvaart is beperkt of verboden én als de militaire UAS naar zijn aard niet kan worden uitgerust met een transponder. Dit zal voor de kleinere UAS vaak het geval zijn.

Het derde lid maakt het voor militaire UAS mogelijk om geen lichten te voeren in gebieden waar burgerluchtvaart is toegestaan, voor de gevallen dat een bijzondere taakstelling dat vereist. In dat geval geldt de eis dat de voor het luchtruim verantwoordelijke gevechtsleidings- en luchtverkeers-dinstverleningsinstantie hierover wordt geïnformeerd. Het gaat in de situatie zoals bedoeld in lid 3 niet om het oefenen of trainen met militaire UAS, maar het uitvoeren van operaties in Nederland met militaire UAS. Dit kan alleen als daarvoor een militaire noodzaak is. In artikel 1, eerste lid, wordt deze mogelijkheid al geboden voor militaire luchtvaartuigen, niet zijnde UAS.

ARTIKEL V

Onderdeel A

Op grond van artikel 5.7 van de wet dient de gezagvoerder zich aan boord te bevinden van een militair luchtvaartuig. Op grond van artikel 5.7, derde lid, van de wet kunnen UAS worden aangewezen als luchtvaartuig waarvoor deze verplichting niet geldt. In het oude artikel 1 werd deze mogelijkheid beperkt tot militaire UAS voor observatiedoeleinden vanuit de lucht en voor militaire UAS die worden gebruikt als doel voor schietoefeningen of voor het slepen van een doel voor schietoefeningen. Gelet op het huidige gebruik van militaire UAS is deze omschrijving te beperkend. Met het nieuwe artikel 1 van deze regeling wordt uitvoering gegeven aan de mogelijkheid van artikel 5.7 derde lid van de wet. Daarnaast wordt tegemoetgekomen aan de huidige behoeften om te kunnen testen, op te leiden, oefenen en trainen met en tegen UAS. Voor de omschrijving van een onbemand luchtvaartuig is aansluiting gezocht bij artikel 3 lid 30 van de EASA (basis)verordening 2018/1139.

Onderdeel B

Dit artikel is niet meer nodig en vervalt daarom.

ARTIKEL VI

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum waarop deze in de Staatscourant is geplaatst. Van de standaard momenten van inwerkingtreding wordt afgeweken vanwege het

[21] Staatscourant 2000, 23, kenmerk C96/255/2000000240
[22] Scrt. 2020, 66578.

zwaarwegende maatschappelijke belang om de krijgsmacht op korte termijn meer mogelijkheden te geven om te oefenen met UAS.

De Staatssecretaris van Defensie,
D.G. Boswijk