

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 mei 2026

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**tot schrapping van  
de verplichte pensioenleeftijd  
voor piloten**

(ingediend door de heer Jeroen Bergers c.s.)

---

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

21 mai 2026

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**visant à supprimer  
l'âge obligatoire de départ  
à la retraite des pilotes**

(déposée par M. Jeroen Bergers et consorts)

---

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 <sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De Belgische luchtvaartsector, en bij uitbreiding de ganse internationale luchtvaartsector, wordt geconfronteerd met een groeiend en urgent probleem dat zowel juridische, economische als sociale gevolgen heeft.

In de Europese luchtvaartsector worden vandaag nog steeds strikte leeftijdsgrenzen gehanteerd om de pensioenleeftijd van commerciële piloten vast te leggen.

Voor 2006 hanteerde de ICAO<sup>1</sup> in haar aanbevelingen een leeftijdsgrens van 60 jaar. In 2006 werd die grens met respect van een aantal voorwaarden opgetrokken naar 65 jaar.

Op Europees niveau werden die nieuwe internationale standaarden verwerkt in de EU-verordening Nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad. Bijlage I, FCL.065, bij deze Verordening (EU) bepaalt dat commerciële piloten niet langer dan tot hun 65<sup>e</sup> levensjaar mogen vliegen.<sup>2</sup> Piloten verliezen op dat moment automatisch hun commerciële licentie en kunnen hun normale functie niet langer uitoefenen.

Vandaag zijn we 20 jaar verder en internationaal is het besef gegroeid dat je werknemers niet louter op basis van leeftijd kan verbieden een functie uit te oefenen.

<sup>1</sup> ICAO staat voor International Civil Aviation Association, bij ons beter bekend als de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, onderdeel van de VN die als doel heeft internationale luchtvaartstandaarden vast te leggen.

<sup>2</sup> FCL.065 Beperking van de bevoegdheden van houders van een bewijs van bevoegdheid die 60 jaar of ouder zijn in commercieel luchtvervoer a) 60-64 jaar.

a) Vleugelvliegtuigen en helikopters. De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, mag niet optreden als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer, uitgezonderd als lid van een bemanning bestaande uit meerdere bestuurders.

b) 65 jaar. Behalve in het geval van een houder van een bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen of zweefvliegtuigen, mag de houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt, niet optreden als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.

c) 70 jaar. De houder van een bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen of zweefvliegtuigen die de leeftijd van 70 jaar heeft bereikt, mag niet optreden als bestuurder van een luchtballon of zweefvliegtuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le secteur aéronautique belge, et par extension le secteur aéronautique international dans son ensemble, fait face à un problème croissant et urgent qui a des conséquences à la fois juridiques, économiques et sociales.

Dans le secteur aéronautique européen, des limites d'âge strictes sont toujours appliquées de nos jours pour fixer l'âge de départ à la retraite des pilotes commerciaux.

Avant 2006, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)<sup>1</sup> recommandait une limite d'âge de 60 ans. En 2006, cette limite a été portée à 65 ans, moyennant le respect de certaines conditions.

Au niveau européen, ces nouvelles normes internationales ont été intégrées dans le règlement (UE) n° 178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil. L'annexe I, FCL.065, à ce règlement européen dispose que les pilotes commerciaux ne sont plus autorisés à voler une fois qu'ils ont atteint l'âge de 65 ans<sup>2</sup>. Ils perdent alors automatiquement leur licence de pilote commercial et ne peuvent plus exercer leur fonction habituelle.

Aujourd'hui, 20 ans plus tard, les mentalités ont évolué au niveau international, avec une prise de conscience du fait qu'il n'est pas possible d'interdire à des travailleurs

<sup>1</sup> L'OACI est une organisation dépendant des Nations Unies, qui est chargée de définir des normes internationales en matière d'aviation.

<sup>2</sup> FCL.065 Restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans ou plus pour le transport aérien commercial.

a) 60-64 ans. Avions et hélicoptères. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 60 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial que s'il fait partie d'un équipage multipilote.

b) 65 ans. Le titulaire d'une licence de pilote, sauf s'il s'agit du titulaire d'une licence de pilote de ballon ou de planeur, qui a atteint l'âge de 65 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial.

c) 70 ans. Le titulaire d'une licence de pilote de ballon ou de planeur qui a atteint l'âge de 70 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un ballon ou d'un planeur exploité pour le transport aérien commercial.

Wanneer er geen onderliggende objectieve motivering is, is dat zuivere leeftijdsdiscriminatie.

Daarom heeft de International Air Transport Association (IATA) eind 2025 bij de ICAO een verzoek ingediend<sup>3</sup> om de pensioenleeftijd verder op te trekken. In hun gemotiveerd verzoek vragen ze de leeftijdsgrens op te trekken naar 67 jaar. Ze wijzen er ook op dat piloten, wat betreft hun gezondheidstoestand, heel intensief worden opgevolgd. Het optrekken van de leeftijdsgrens vormt dus geen enkel risico.

Steeds meer experts pleiten ervoor om de geschiktheid van piloten niet langer te koppelen aan een arbitraire leeftijdsgrens, maar te beoordelen op basis van objectieve medische en cognitieve parameters. Moderne medische screening, neurocognitieve testen en continue evaluatie bieden vandaag een veel betrouwbaarder beeld van de vliegveiligheid dan een vaste leeftijdsgrens.

Naast België hebben reeds heel wat andere landen de normale pensioenleeftijd opgetrokken tot een leeftijd boven de 65 jaar. Die discrepantie tussen de Belgische pensioenwetgeving, en bij uitbreiding ook die van andere landen, en de Europese luchtvaartregels met betrekking tot leeftijdsgrenzen voor commerciële piloten creëert een juridisch en sociaal vacuüm dat niet houdbaar is. Piloten die op hun 65<sup>e</sup> verplicht hun commerciële licentie verliezen, mogen hun beroep niet langer uitoefenen, maar hebben tegelijk nog geen toegang tot het wettelijk pensioen.

Uit vergelijkende Europese gegevens blijkt dat een aanzienlijk aantal lidstaten vandaag een wettelijke pensioenleeftijd hanteert die boven of rond de grens van 65 jaar ligt. In landen zoals Denemarken, IJsland en Noorwegen bedraagt de pensioenleeftijd reeds 67 jaar, terwijl onder meer Nederland (66,6 jaar), Ierland (66 jaar), het Verenigd Koninkrijk (66 jaar) en Duitsland (65,8 jaar) eveneens boven de Europese leeftijdsgrens voor commerciële piloten zitten. Dit betekent dat de Europese leeftijdsgrens voor piloten in een groeiend aantal landen niet langer aansluit bij de nationale pensioenrealiteit. Deze evolutie onderstreept de noodzaak om de Europese regelgeving te moderniseren, zodat zij rekening houdt met de demografische- en arbeidsmarktontwikkelingen binnen de Unie.

Diverse Europese landen met een normale pensioenleeftijd hoger dan 65 jaar behelpen zich vandaag, in afwachting van een duurzame hervorming, met creatieve oplossingen. Dat gaat van speciale sectorregelingen vervoegd pensioen (vb. Nederland, Zweden, Duitsland,

<sup>3</sup> [https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp\\_349\\_en.pdf](https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp_349_en.pdf)

d'exercer une fonction uniquement sur la base de leur âge. En l'absence de raison objective, il s'agit purement et simplement d'une discrimination liée à l'âge.

C'est la raison pour laquelle l'Association du transport aérien international (IATA) a introduit fin 2025 auprès de l'OACI une demande visant à relever une nouvelle fois l'âge de la pension<sup>3</sup>. Dans sa demande motivée, l'IATA propose de porter l'âge limite à 67 ans. Elle souligne que l'état de santé des pilotes fait l'objet d'un suivi très rigoureux, si bien que le relèvement de la limite d'âge ne présente aucun risque.

De plus en plus d'experts préconisent d'évaluer l'aptitude des pilotes en fonction de paramètres médicaux et cognitifs objectifs plutôt que de la lier à une limite d'âge arbitraire. À l'heure actuelle, un suivi médical moderne, des tests neurocognitifs et une évaluation continue sont des moyens beaucoup plus fiables d'apprécier l'aptitude à voler qu'une limite d'âge fixe.

Beaucoup de pays ont déjà, à l'instar de la Belgique, relevé l'âge normal de la pension au-delà de 65 ans. La disparité qui existe entre, d'une part, la législation sur les pensions applicable en Belgique et dans ces pays et, d'autre part, les règles aéronautiques européennes relatives aux limites d'âge pour les pilotes commerciaux crée un vide juridique et social intenable. Les pilotes qui perdent automatiquement leur licence de pilote commercial à l'âge de 65 ans ne peuvent plus exercer leur profession, mais n'ont pas encore accès à la pension légale.

En comparant les données européennes, on s'aperçoit que dans un grand nombre d'États membres, l'âge légal de la pension se situe au-dessus ou autour de la limite de 65 ans. Il atteint déjà 67 ans dans des pays comme le Danemark, l'Islande et la Norvège. Il dépasse également la limite d'âge européenne pour les pilotes commerciaux aux Pays-Bas (66,6 ans), en Irlande (66 ans), au Royaume-Uni (66 ans) et en Allemagne (65,8 ans), par exemple. Ainsi, pour de plus en plus de pays, la limite d'âge imposée aux pilotes au niveau européen ne correspond plus à la réalité du régime de pension national. Cette tendance souligne la nécessité de moderniser la réglementation européenne pour qu'elle tienne compte des évolutions démographiques et du marché du travail au sein de l'Union.

Dans l'attente d'une réforme durable, plusieurs pays européens où l'âge normal de départ à la retraite est supérieur à 65 ans élaborent des solutions créatives. Il s'agit, par exemple, de définir des régimes sectoriels spécifiques en matière de pension anticipée (par exemple

<sup>3</sup> [https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp\\_349\\_fr.pdf](https://www.icao.int/sites/default/files/Meetings/a42/Documents/WP/wp_349_fr.pdf)

Verenigd Koninkrijk), andere taken waar de expertise nog kan worden benut zonder effectief te vliegen (vb. instructeur) of het uitvoeren van louter binnenlandse commerciële vluchten.<sup>4</sup>

Daarnaast moet opgemerkt worden dat de leeftijds-grens van 65 jaar enkel toepasbaar is voor commerciële piloten en niet voor private piloten.

Door de verhoging van de wettelijke pensioenleeftijd tot 66 jaar vanaf 2025 en 67 jaar vanaf 2030 ontstaat een structurele onverenigbaarheid met de Europese luchtvaartregelgeving. Artikel FCL.065 van Bijlage 1 bij Verordening (EU) nr. 1178/2011<sup>5</sup> bepaalt immers dat commerciële piloten niet langer dan tot hun 65<sup>e</sup> levensjaar mogen vliegen. Piloten verliezen op dat moment automatisch hun commerciële licentie en kunnen hun functie niet langer uitoefenen.

Die discrepantie tussen de Belgische pensioenwetgeving en de Europese luchtvaartregelgeving creëert een juridisch en sociaal vacuüm dat niet houdbaar is. Piloten die op hun 65<sup>e</sup> verplicht hun commerciële licentie verliezen, mogen hun beroep niet langer uitoefenen, maar hebben tegelijk geen toegang tot het wettelijk pensioen. Zij komen in een periode van technische werkloosheid terecht zonder veel perspectieven. Deze situatie leidt tot onvrijwillige werkloosheid, financiële onzekerheid en een verlies aan expertise in een sector die reeds kampt met structurele tekorten. Daardoor ervaren Belgische luchtvaartmaatschappijen zoals Brussels Airlines, TUI, DHL Aviation, ASL Airlines en Air Belgium ook operationele en competitieve nadelen.

aux Pays-Bas, en Suède, en Allemagne et au Royaume-Uni), d'attribuer aux pilotes d'autres rôles (notamment celui d'instructeur) leur permettant encore d'exploiter leur expertise sans voler effectivement, ou de les affecter uniquement à des vols commerciaux intérieurs<sup>4</sup>.

En outre, il y a lieu de noter que la limite d'âge de 65 ans ne s'applique qu'aux pilotes commerciaux et non aux pilotes privés.

Le relèvement de l'âge légal de la pension à 66 ans à partir de 2025 et à 67 ans à partir de 2030 crée une incompatibilité structurelle avec la réglementation aéronautique européenne. En effet, l'article FCL.065 de l'annexe 1 au règlement (UE) 1178/2011<sup>5</sup> dispose que les pilotes commerciaux ne sont plus autorisés à voler une fois qu'ils ont atteint l'âge de 65 ans. Ils perdent alors automatiquement leur licence de pilote commercial et ne peuvent plus exercer leur fonction habituelle.

Cette disparité entre la législation belge en matière de pensions et les règles aéronautiques européennes crée un vide juridique et social intenable. Les pilotes qui perdent automatiquement leur licence de pilote commercial à l'âge de 65 ans ne peuvent plus exercer leur profession, mais n'ont pas encore accès à la pension légale. Ils entrent alors dans une période de chômage technique qui ne leur offre guère de perspectives. Cette situation donne lieu à un chômage involontaire, est source d'insécurité financière et entraîne une perte d'expertise dans un secteur qui fait déjà face à des pénuries structurelles. Elle engendre ainsi des désavantages opérationnels et concurrentiels pour des compagnies aériennes belges telles que Brussels Airlines, TUI, DHL Aviation, ASL Airlines et Air Belgium.

<sup>4</sup> <https://ops.group/blog/pilot-age-limits-the-full-picture/#:~:text=For%20domestic%20commercial%20flights:%20most,like%20India%2C%20apply%20stricter%20limits>

<sup>5</sup> FCL.065 Beperking van de bevoegdheden van houders van een bewijs van bevoegdheid die 60 jaar of ouder zijn in commercieel luchtvervoer a) 60-64 jaar.

a) Vleugelvliegtuigen en helikopters. De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, mag niet optreden als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer, uitgezonderd als lid van een bemanning bestaande uit meerdere bestuurders.

b) 65 jaar. Behalve in het geval van een houder van een bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen of zweefvliegtuigen, mag de houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt, niet optreden als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.

c) 70 jaar. De houder van een bewijs van bevoegdheid voor luchtballonnen of zweefvliegtuigen die de leeftijd van 70 jaar heeft bereikt, mag niet optreden als bestuurder van een luchtballon of zweefvliegtuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.

<sup>4</sup> <https://ops.group/blog/pilot-age-limits-the-full-picture/#:~:text=For%20domestic%20commercial%20flights:%20most,like%20India%2C%20apply%20stricter%20limits>

<sup>5</sup> FCL.065 Restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans ou plus pour le transport aérien commercial.

a) 60-64 ans. Avions et hélicoptères. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 60 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial que s'il fait partie d'un équipage multipilote.

b) 65 ans. Le titulaire d'une licence de pilote, sauf s'il s'agit du titulaire d'une licence de pilote de ballon ou de planeur, qui a atteint l'âge de 65 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial.

c) 70 ans. Le titulaire d'une licence de pilote de ballon ou de planeur qui a atteint l'âge de 70 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un ballon ou d'un planeur exploité pour le transport aérien commercial.

Daarnaast is het belangrijk te benadrukken dat binnen EASA momenteel een fundamentele discussie loopt over de toekomst van leeftijdsgrenzen in de luchtvaart.

Door vast te houden aan een rigide leeftijdsnorm dreigt Europa niet alleen waardevolle expertise te verliezen, maar ook achter te blijven bij internationale evoluties die inzetten op individuele geschiktheid in plaats van leeftijdsdiscriminatie.

In België bestond tot 2011 een bijzonder pensioenstelsel voor piloten, waarbij elk dienstjaar meetelde als anderhalf loopbaanjaar. Dit gunstregime werd afgeschaft, maar blijft gelden voor de jaren die vóór 2012 werden opgebouwd. Hierdoor is de groep getroffen piloten vandaag nog beperkt, maar zal deze de komende jaren snel toenemen naarmate minder piloten voldoende gunstjaren hebben opgebouwd. De sector vraagt daarom terecht dat de federale overheid een oplossing uitwerkt om te vermijden dat piloten in een sociaal en juridisch vacuüm terechtkomen.

Dit voorstel van resolutie beoogt een evenwichtige, juridisch sluitende en sociaal verantwoorde aanpak die zowel de belangen van de piloten als die van de luchtvaartmaatschappijen en onze economie beschermt en de veiligheid van de luchtvaart respecteert. Piloten mogen slechts worden uitgesloten van hun beroep wanneer hun cognitieve en fysieke vaardigheden daar aanleiding toe geven en dus niet zuiver en alleen op basis van leeftijd. De federale regering wordt verzocht om daar op Europees niveau maximaal voor te pleiten.

Dit voorstel van resolutie beoogt tevens de voorbereiding van een Europese "groene kaart"-procedure, een participatief instrument waarmee nationale parlementen gezamenlijk de Europese Commissie kunnen verzoeken om wetgevende actie te ondernemen. Om deze procedure te activeren, moeten minstens zeven nationale parlementen van Europese lidstaten een gelijklopende resolutie aannemen. Met deze resolutie wil de Kamer van volksvertegenwoordigers het voortouw nemen om andere lidstaten te overtuigen zich aan te sluiten, zodat de Europese Commissie formeel wordt verzocht om de bestaande luchtvaartregelgeving te herzien en de leeftijdsgrens voor commerciële piloten opnieuw te

De plus, il importe de souligner que l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) mène actuellement une discussion fondamentale sur l'avenir des limites d'âge dans la navigation aérienne.

En s'accrochant à une norme stricte en matière d'âge, l'Europe risque non seulement de perdre une expertise précieuse, mais aussi de ne pas suivre la tendance internationale qui consiste à miser sur l'aptitude personnelle plutôt que sur un critère discriminatoire lié à l'âge.

En Belgique, il existait jusqu'en 2011 un régime de pension spécial pour les pilotes, dans lequel chaque année de service était prise en compte comme une année et demie de carrière. Ce régime préférentiel a été supprimé, mais il reste applicable aux années de carrière constituées avant 2012. Par conséquent, le groupe des pilotes concernés est encore réduit à l'heure actuelle, mais il augmentera rapidement au cours des prochaines années, proportionnellement à la diminution du nombre de pilotes qui auront constitué suffisamment d'années de carrière dans le cadre du régime préférentiel. Dès lors, le secteur demande, à juste titre, que l'autorité fédérale élabore une solution permettant d'éviter que les pilotes ne tombent dans un vide social et juridique.

La présente proposition de résolution vise à élaborer une approche équilibrée, juridiquement sûre et socialement responsable, qui protège tant les intérêts des pilotes que ceux des compagnies aériennes et de notre économie, tout en veillant à garantir la sécurité aéronautique. Les pilotes ne peuvent être exclus de leur profession que lorsque leurs aptitudes cognitives et physiques ne leur permettent plus de l'exercer, et non uniquement en raison de leur âge. Le gouvernement fédéral est prié de défendre ce principe au maximum au niveau européen.

La présente proposition de résolution vise également à préparer une procédure européenne de "carton vert". Il s'agit d'un instrument participatif, au moyen duquel des parlements nationaux peuvent demander conjointement à la Commission européenne d'agir sur le plan législatif. Pour activer cette procédure, il faut qu'au moins sept parlements nationaux d'États membres de l'UE adoptent une résolution allant dans le même sens. Par le biais de la présente résolution, la Chambre des représentants entend prendre l'initiative afin de convaincre d'autres États membres de la rejoindre, de façon à inviter officiellement la Commission européenne à revoir la réglementation aéronautique actuelle et à réévaluer la limite

evalueren in het licht van de gewijzigde pensioenrealiteit in de lidstaten.

Jeroen Bergers (N-VA)  
Axel Ronse (N-VA)  
Eva Demesmaeker (N-VA)  
Bert Wollants (N-VA)  
Katrijn van Riet (N-VA)

d'âge imposée aux pilotes commerciaux, à la lumière de l'évolution de la réalité en matière de pension dans les États membres.

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat commerciële piloten volgens de Verordening (EU) nr. 1178/2011 niet langer dan tot hun 65<sup>e</sup> levensjaar mogen vliegen;

B. overwegende dat de wettelijke pensioenleeftijd in België vanaf 2025 wordt verhoogd tot 66 jaar en vanaf 2030 tot 67 jaar;

C. overwegende dat reeds heel wat andere landen in Europa, maar ook daarbuiten, hun normale pensioenleeftijd hebben opgetrokken tot boven de 65 jaar;

D. overwegende dat er verschillende Europese lidstaten zijn waarin concrete plannen voorliggen om de wettelijke pensioenleeftijd tot boven de 65 jaar te verhogen;

E. overwegende dat deze discrepantie ertoe leidt dat commerciële piloten op hun 65<sup>e</sup> hun normale functie niet meer mogen uitoefenen maar niet altijd pensioengerechtigd zijn;

F. overwegende dat dit aanzienlijke financiële, sociale en operationele gevolgen heeft voor zowel de betrokken piloten als onze luchtvaartmaatschappijen en de bredere economie;

G. overwegende dat reeds heel wat andere landen in en buiten Europa dienen gebruik te maken van alternatieve oplossingen om piloten boven de 65 jaar aan het werk te houden tot hun normale pensioenleeftijd;

H. overwegende dat het Belgische bijzonder pensioenstelsel voor piloten, dat tot 2011 gold, slechts tijdelijk soelaas biedt;

I. overwegende dat de IATA in 2025 bij de ICAO een gemotiveerd verzoek heeft ingediend om het advies betreffende de leeftijdsgrens voor commerciële piloten op te trekken naar 67 jaar;

VERZOEKT DE VOORZITTER VAN DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS:

1. met de Europese instanties contact op te nemen om deze aangelegenheid onder de aandacht te brengen, bijvoorbeeld via de zogenaamde “groene kaart”-procedure die opgestart wordt samen met andere nationale parlementen;

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant qu'en vertu du règlement (UE) n° 1178/2011, les pilotes commerciaux ne sont plus autorisés à voler une fois qu'ils ont atteint l'âge de 65 ans;

B. vu le relèvement de l'âge légal de la pension en Belgique à 66 ans à partir de 2025 et à 67 ans à partir de 2030;

C. considérant que de nombreux autres pays, en Europe et ailleurs, ont déjà porté l'âge normal de la pension au-delà de 65 ans;

D. considérant que plusieurs États membres de l'UE envisagent concrètement de relever l'âge légal de la pension au-delà de 65 ans;

E. considérant qu'en raison de cette disparité, les pilotes commerciaux ne sont plus autorisés à exercer leur fonction habituelle à partir de 65 ans, mais qu'ils ne peuvent pas toujours être admis à la pension à cet âge;

F. considérant que cette situation a d'importantes conséquences à la fois financières, sociales et opérationnelles tant pour les pilotes concernés que pour nos compagnies aériennes et pour l'économie au sens large;

G. considérant que de nombreux autres pays, en Europe et ailleurs, sont actuellement contraints de trouver des solutions alternatives pour maintenir les pilotes au travail à partir de leur 65<sup>e</sup> anniversaire jusqu'à l'âge normal de la pension;

H. considérant que le régime de pension spécifique qui était applicable aux pilotes en Belgique jusqu'en 2011 ne pallie que temporairement le problème;

I. considérant que l'IATA a introduit en 2025 une demande motivée auprès de l'OACI, proposant de relever la limite d'âge recommandée pour les pilotes commerciaux à 67 ans;

DEMANDE AU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS:

1. de prendre contact avec les instances européennes pour attirer l'attention sur cette question, par exemple au moyen de la procédure dite du “carton vert”, à lancer conjointement avec d'autres parlements nationaux;

## VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. actief bij te dragen aan de lopende ICAO- en EASA-besprekingen om de leeftijdsgrens voor commerciële piloten op te trekken naar 67 jaar;

2. op alle Europese fora maximaal druk te zetten om de gemotiveerde vraag van IATA te volgen, de arbitraire leeftijdsgrens van 65 jaar voor het pilotenberoep te schrappen uit Verordening (EU) nr. 1178/2011 en in plaats daarvan rekening te houden met de cognitieve en fysieke vaardigheden van piloten en met de realiteit van de pensioenstelsels van de Europese lidstaten;

3. in afwachting van de aanpassing van de leeftijdsgrens voor commerciële piloten alternatieven te faciliteren om de expertise van onze commerciële piloten optimaal aan te wenden tot hun normale pensioenleeftijd.

29 april 2026

Jeroen Bergers (N-VA)  
Axel Ronse (N-VA)  
Eva Demesmaeker (N-VA)  
Bert Wollants (N-VA)  
Katrijn van Riet (N-VA)

## DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de contribuer activement aux discussions en cours au sein de l'OACI et de l'AESA sur la possibilité de relever la limite d'âge imposée aux pilotes commerciaux à 67 ans;

2. d'exercer une pression maximale dans toutes les enceintes européennes pour que la demande motivée de l'IATA soit suivie, que la limite d'âge arbitraire de 65 ans pour l'exercice de la profession de pilote soit supprimée du règlement (UE) n° 1178/2011 et qu'il soit désormais tenu compte des aptitudes cognitives et physiques des pilotes ainsi que de la réalité des régimes de pension en vigueur dans les États membres de l'UE;

3. dans l'attente de la modification de la limite d'âge imposée aux pilotes commerciaux, de favoriser les solutions permettant d'exploiter l'expertise de nos pilotes commerciaux de manière optimale jusqu'à ce qu'ils atteignent l'âge normal de la pension.

29 avril 2026