



Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1968-1969

16 APRIL 1969

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling van de Luchtvaart.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sedert tal van jaren stelt zich het probleem van de homologatie en de gelijkwaardigheid der brevetten van het vliegend personeel van de Luchtmacht ten aanzien van de vergunningen voor de leden van het stuurpersoneel van particuliere luchtvaartuigen.

Een wetsvoorstel terzake werd ingediend tijdens de vorige zitting en besproken in de Commissie voor het Verkeerswezen. Gelet op de belangrijkheid van het opgeworpen probleem, heeft deze Commissie een gemengde Werkgroep, samengesteld uit delegaties van het Bestuur der Luchtvaart en van de Landsverdediging, ermee belast de mogelijkheden te onderzoeken die dit voorstel bood.

Het resultaat van deze werkzaamheden moest voorgesteld worden — zoals beslist door de parlementaire Commissie voor het Verkeerswezen — tijdens een gemeenschappelijke vergadering van de Commissies voor de Landsverdediging en het Verkeerswezen.

Deze verslagen waren klaar op het ogenblik van de ontbinding der Kamers.

Het komt ons noodzakelijk voor dit onderbroken debat op parlementair vlak voort te zetten.

Om de volgende redenen moet dit vraagstuk dringend worden opgelost :

I. — Stand van zaken.

Overeenkomstig het koninklijk besluit van 15 maart 1954 organiseert het Bestuur der Luchtvaart examens met het oog op het uitreiken van de verschillende vergunningen van privaat vliegtuigbestuurder.

Anderzijds organiseert de Luchtmacht cursussen voor de luchtvaartopleiding en examens na afloop waarvan zij militaire brevetten uitreikt, waarbij machtiging tot het besturen van Staatsluchtvaartuigen wordt verleend.

Deze laatste brevetten worden door de burgerlijke autoriteiten niet gelegaliseerd.

Chambre des Représentants

SESSION 1968-1969

16 AVRIL 1969

PROPOSITION DE LOI

modifiant la loi du 27 juin 1937 portant revision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la Navigation aérienne.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis de nombreuses années se pose la question de l'homologation et de l'équivalence des brevets du personnel navigant de la Force aérienne par rapport aux licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs civils.

Une proposition de loi a été déposée en ce sens durant la législature précédente et débattue à la Commission des Communications. Celle-ci, étant donné l'importance du problème soulevé, avait chargé un groupe de travail mixte, composé de délégations de l'Administration de l'Aéronautique et de celle de la Défense nationale, de l'étude des possibilités offertes par cette proposition de loi.

Le résultat de ces travaux devait être présenté — ainsi en avait décidé la Commission parlementaire des Communications — lors d'une réunion conjointe de vos Commissions de la Défense nationale et des Communications.

Ces rapports étaient terminés lorsque survint la dissolution.

Il nous apparaît indispensable de poursuivre sur le plan parlementaire ce débat interrompu.

Ce problème doit être réglé d'urgence pour les motifs suivants :

I. — Etat du problème.

L'Administration de l'aéronautique organise, conformément à l'arrêté royal du 15 mars 1954, des épreuves en vue d'accorder les différentes licences de pilote privé d'avion.

La Force aérienne, d'autre part, organise des cours de formation aéronautique et des examens à l'issue desquels elle accorde des brevets militaires autorisant la conduite des aéronefs d'Etat.

Ces derniers brevets ne sont pas légalisés par les autorités civiles.

Immers, artikel 1 van de wet van 27 juni 1937, welke de procedure regelt voor het uitreiken van vergunningen aan vliegtuigbestuurders, bepaalt dat :

1. men onder « Staatsluchtvaartuigen dient te verstaan de militaire vliegtuigen en deze gebezigd voor zekere staatsdiensten zoals politie en douane »;

2. men onder « private vliegtuigen dient te verstaan alle vliegtuigen met uitzondering van de Staatsluchtvaartuigen »;

3. « tenzij anders is bepaald, de schikkingen door onderhavige wet getroffen, enkel van toepassing zijn op private luchtvaartuigen ».

Het blijkt dat geen enkel artikel van deze wet van toepassing is op militaire luchtvaartuigen.

Nochtans pleiten talrijke redenen, zowel van algemeen als van staatsbelang en met juridische, sociale en economische weerslag, ervoor een maatregel te nemen strekkend tot het verlenen aan ervaren militaire piloten van de met hun bekwaamheid overeenstemmende burgerlijke vergunningen van vliegtuigbestuurder.

II. — Toelichting.

A. — Redenen van algemene aard.

1. In het voorbereidend verslag aan de Koning betreffende het koninklijk besluit van 15 maart 1954, lezen wij : « Het toekennen van vergunningen is een van de meest belangrijke maatregelen voor het verzekeren van de veiligheid. De vergunning is noch een diploma, noch een brevet, maar een administratieve toelating tot beoefening... Zij bevestigt op het ogenblik van toekenning dat de titularis aan de vereiste voorwaarden voldoet. » (Luchtcode, koninklijk besluit van 15 maart 1954, Luchtvaart, blz. 10).

2. In dit verband zij opgemerkt dat die toelating geweigerd wordt aan de militaire bemanningen niettegenstaande deze voldoen aan de geest van de wet en aan de voorwaarden waarvan de verslaggever melding maakt.

Dat de militaire piloten aan de vereiste voorwaarden inzake bekwaamheid en veiligheid voldoen, is een vaststaand feit.

3. Inderdaad, de militaire piloten volbrengen vluchtopdrachten in alle Belgische en buitenlandse verkeerscontrolezones, waarin de vergunningen verplicht gesteld zijn voor private vliegtuigbestuurders.

Zij worden ertoe gehouden dezelfde vliegreglementering te eerbiedigen, vermits deze laatste zowel voor het militair als voor het burgerlijk personeel uitgevaardigd is.

In vredetijd wordt het luchtruim immers onderverdeeld in functie van de burgerlijke en militaire verkeersbehoeften, en het algemene luchtvaartverkeer wordt er geregeld door het controleorganisme.

Evenals de private vliegtuigbestuurders dienen de militaire piloten dus de regels stipt na te leven. Daarenboven dienen zij zich te schikken naar zekere beperkingen, die door de militaire overheid worden opgelegd.

Want zelfs wanneer de eerste zorg het uitvoeren van een militaire zending is, blijft de luchtveiligheid verzekerd door de naleving van de zeer strikte bevelen die de veiligheid inzake luchtvaartverkeer moeten waarborgen.

4. Hetzelfde geldt op medisch vlak. Evenals de private vliegtuigbestuurders ondergaan de militaire piloten eenmaal

En effet, la loi du 27 juin 1937, qui détermine la procédure d'octroi des licences de pilote d'aéronefs, stipule en son article premier :

1. que par « aéronefs d'Etat, il faut entendre les aéronefs militaires ou affectés à des services d'Etat tels que la police et la douane »;

2. que par « aéronefs privés, il faut entendre tous aéronefs, à l'exclusion des aéronefs d'Etat »;

3. que « sauf stipulation contraire, les dispositions de la présente loi ne sont applicables qu'aux aéronefs privés »;

Il appert donc qu'aucun des articles de cette loi n'est applicable aux aéronefs militaires.

Il existe cependant de multiples raisons, soit d'ordre général, soit d'ordre national, et ayant des répercussions juridiques, sociales et économiques, qui militent en faveur d'une mesure visant à accorder aux aviateurs militaires qualifiés, les licences civiles de pilote d'avion correspondant à leurs aptitudes.

II. — Exposé.

A. — Raisons d'ordre général.

1. On dit dans le rapport préliminaire au Roi au sujet de l'arrêté royal du 15 mars 1954 : « La délivrance des licences est une des plus importantes mesures en vue d'assurer la sécurité. La licence n'est ni un diplôme, ni un brevet, mais une autorisation administrative d'exercice... Elle constate qu'au moment où elle est délivrée, le titulaire réunit les conditions requises » (Code de l'air, arrêté royal du 15 mars 1954, Navigation aérienne, page 10).

2. Il convient de remarquer à ce propos que ladite autorisation est actuellement refusée aux équipages militaires, alors que ceux-ci satisfont à l'esprit de la loi et aux conditions dont le rapporteur fait mention.

Et c'est un fait que les pilotes militaires satisfont aux conditions en matière d'aptitude et de sécurité.

3. En effet, les pilotes militaires exercent leurs missions de vol dans toutes les zones et régions de contrôle de trafic, belges et étrangères, dans lesquelles les licences sont obligatoires pour les pilotes d'avions privés.

Ils sont tenu de respecter la même réglementation en matière de vol, puisque celle-ci est édictée pour tous les équipages, qu'ils soient militaires ou civils.

En effet, en temps de paix l'espace aérien est subdivisé en fonction des besoins des mouvements civils et militaires, et l'organisme de contrôle y règle la circulation aérienne générale.

Comme les pilotes privés d'avion, les pilotes militaires sont donc tenus d'obéir strictement aux règles en vigueur, en se conformant en outre à des restrictions imposées par l'autorité militaire.

Car, même si la préoccupation primordiale concerne l'accomplissement d'une mission militaire, la sécurité aérienne reste assurée par l'observation des ordres très stricts qui doivent garantir la sécurité en matière de trafic aérien.

4. Il en va de même sur le plan médical. Comme les pilotes privés d'avion, les militaires subissent une fois par an un exa-

per jaar een grondig medisch onderzoek bij gespecialiseerde en daartoe speciaal uitgeruste geneesheren. De medische criteria voor militaire piloten zijn even streng als deze voor het bekomen van de burgerlijke vergunningen, en het medisch toezicht uitgevoerd door de Gezondheidsdienst van de Luchtmacht is zeer doeltreffend. Vandaar lijkt het ons logisch te besluiten dat op medisch vlak de militaire piloten alle veiligheidswaarborgen bezitten.

5. Is het ten slotte nog nodig eraan te herinneren dat militaire piloten dikwijls instaan voor het vervoer van de Belgische en buitenlandse koninklijke families, van de hoogste burgerlijke en militaire autoriteiten en van de vertegenwoordigers van verscheidene nationale en internationale organisaties.

6. Het zou derhalve normaal zijn dat deze in feite erkende bekwaamheden eveneens wettelijk worden erkend. De eenvoudigste manier om dat te doen zou erin bestaan de militaire piloot, na de verschillende fasen van zijn opleiding, de burgerlijke vergunning toe te kennen, die overeenkomt met de door hem afgelegde proeven in de schoot van de Luchtmacht.

B. — Redenen van technische aard.

1. Het lijkt ons niet overbodig er op te wijzen dat de opleiding van onze militaire piloten wordt verstrekt op grond van internationale criteria. Inderdaad, de N. A. V. O. heeft de normen vastgelegd betreffende de graad van individuele training van de piloten, die behoren tot de landen welke tot het verdrag zijn toetreden: de bekwaamheid van elke leerling wordt beoordeeld aan de hand van welbepaalde minimale criteria.

Deze internationalisering van de opleiding maakt het de Luchtmacht trouwens mogelijk de vorming van haar piloten te integreren met deze van de Nederlandse Luchtmacht.

2. De toepassing van zeer strenge criteria wat betreft de beroepsbekwaamheid van de door de luchtmacht gevormde piloten vergt de schrapping van kandidaten die geen voldoende bewijs leveren van hun bevoegdheid. Aldus staat het beroepscriterium op een zeer hoog peil.

De schitterende resultaten door onze militaire piloten behaald ter gelegenheid van vele internationale wedstrijden en oefeningen en het minieme aantal geregistreerde vliegtuigongevallen zijn hiervan het beste bewijs.

3. In bepaalde landen, zoals de Duitse Bondsrepubliek, Noorwegen en Zweden, waar de gelijkwaardigheid van militaire brevetten en burgerlijke vergunningen wordt erkend, worden de lijnpiloten hoofdzakelijk gerecruteerd onder de legerpiloten.

4. In België trouwens verlenen militaire instellingen zoals de Koninklijke Militaire School en de Technische School van de Luchtmacht, vergunningen en diploma's, welke erkend zijn door de Minister van Nationale Opvoeding.

De procedure tot de erkenning van de waarde van militaire cursussen is dus niet nieuw, zelfs niet in ons land.

De weigering om dezelfde procedure toe te passen op een luchtvaarttraining met erkende waarde, lijkt ons al te discriminerend, temeer daar de Burgerlijke Luchtvaartschool reeds erkend wordt door het Bestuur der Luchtvaart. Inderdaad, de door haar georganiseerde proeven zijn gehomologeerd en daardoor zijn de burgerlijke kandidaten ontslagen van de proeven opgelegd door het Bestuur der Luchtvaart (cfr. Art. 2 van het Reglement betreffende de uitgangsproeven, sectie theoretische cursussen, van de burgerlijke luchtvaartschool).

men médical approfondi de la part de médecins spécialisés et dûment équipés. Les critères médicaux pour pilotes militaires sont aussi sévères que pour l'obtention de licences civiles, et la surveillance médicale exercée par le Service médical de la Force aérienne est très rigoureuse. Il nous semble dès lors logique de conclure que sur le plan médical, les aviateurs militaires présentent toutes des garanties de sécurité.

5. Enfin, est-il encore nécessaire de rappeler que des pilotes militaires assurent souvent le transport des familles royales belges et étrangères, des plus hautes autorités civiles et militaires, et des représentants de multiples organisations nationales et internationales ?

6. Il serait donc normal que des aptitudes reconnues de fait le soient aussi de droit. La manière la plus simple de le faire serait d'accorder aux pilotes militaires, à l'issue des diverses phases de leur écolage, la licence civile correspondant aux épreuves qu'ils ont subies à la Force aérienne.

B. — Raisons d'ordre technique.

1. Il ne nous paraît pas inutile de souligner que l'entraînement de nos pilotes militaires est soumis aux critères internationaux. En effet, l'O. T. A. N. a défini les normes concernant le degré d'entraînement individuel des pilotes appartenant aux pays qui ont adhéré au traité, et les aptitudes de chaque élève sont jugées suivant des critères minimums bien définis.

Cette internationalisation de l'entraînement permet par ailleurs à la Force aérienne d'intégrer la formation de ses pilotes à celle de la Force aérienne néerlandaise.

2. — L'application de critères très sévères quant à l'aptitude professionnelle des pilotes formés à la Force aérienne exige l'élimination des candidats qui n'offrent pas toutes les garanties de compétence. Le niveau du rendement professionnel y est de ce fait très élevé.

Les brillants résultats remportés par nos pilotes militaires lors des nombreuses compétitions et manœuvres internationales et le taux minime des accidents aériens enregistrés constituent la meilleure preuve à cet égard.

3. Dans certains pays tels la République fédérale d'Allemagne, la Norvège et la Suède, qui reconnaissent l'équivalence entre les brevets militaires et les licences civiles, les pilotes de lignes sont recrutés principalement parmi les aviateurs des Forces armées.

4. En Belgique d'ailleurs, des établissements militaires comme l'Ecole Royale Militaire et l'Ecole Technique de la Force aérienne accordent des licences et diplômes qui sont légalisés par le Ministre de l'Education nationale.

La procédure de reconnaissance de la valeur de cours militaires n'est donc pas neuve, même pas dans notre pays.

Le refus de rendre la même procédure applicable à un entraînement aérien de valeur reconnue, nous semblerait par trop discriminatoire, d'autant plus que l'Ecole d'Aviation Civile est déjà reconnue par l'Administration de l'Aéronautique. En effet, les épreuves qu'elle organise sont homologuées et, de ce fait, les candidats civils sont dispensés des épreuves imposées par l'Administration de l'Aéronautique (voir l'article 2 du Règlement des examens de sortie, Section des cours théoriques, Ecole d'Aviation civile).

C. — Redenen van nationaal belang.

1. Ten huidige dage recruteert de Luchtmacht hoofdzakelijk zijn piloten in het kader van de hulpofficieren. Deze jonge mensen gaan een verbintenis aan voor 6, 9 of 12 jaar.

Sommige van deze officieren slagen erin, na een toelatingsproef, het kader der beroepsofficieren te vervolgen. De anderen keren na vermelde periode terug naar het burgerlijke leven.

Kan men zich indenken dat jonge mensen van 24 tot 30 jaar, die de last van een gezin te dragen hebben, hun leven volledig moeten herbeginnen en dit ofschoon zij beschikken over een zeer kostbare potentiële kennis, opgedaan tijdens meerdere jaren van intensieve en strenge training met de meest moderne toestellen.

2. Hetgeen wij U vragen is te erkennen dat, tijdens de jaren welke zij in militaire dienst doorbrachten, deze jonge mensen werkelijk een zeer waardevol beroep hebben aangeleerd en dat zij bekwaam zijn om na afloop van hun actieve dienstperiode bij de Landsverdediging dit beroep verder uit te oefenen.

Door uw goedkeuring te hechten aan dit voorstel, kunt U op uw beurt helpen om een oplossing te vinden voor de problemen die zich aan onze jeugd stellen.

3. Voorts zou, in deze moderne tijd waarin elke jongere zijn eigen weg zoekt en een gewaarborgde toekomst vraagt, een gemeenschappelijke actie van het Ministerie van Landsverdediging en het Ministerie van Verkeerswezen — naar gelang van hun eigen inspanningen — de kans op een waardig en volledig beroep geven.

D. — Redenen van economische aard.

1. Trouwens deze samenwerking kan niet anders dan vruchtbaar zijn en zal het Leger en de Natie ongetwijfeld dichter bij elkaar brengen.

Niemand zal ontkennen dat ten huidige dage de opleiding van een piloot uiterst kostelijk is.

Bovendien doet hij gedurende zijn loopbaan een onderzinking op die op zichzelf genomen een omvangrijk en onvervangbaar kapitaal vertegenwoordigt. Nu gaat dit kapitaal voor het land verloren wanneer de piloot de actieve dienst bij Landsverdediging verlaat.

2. Voorts wordt de private luchtvaart in het algemeen gekenmerkt door een expansie, zowel in ons land als elders.

Wat haar ontbreekt is ervaren elementen, d.w.z. doorwinterde piloten.

3. Indien wij niet wensen dat voor ons land de voordelen verloren gaan, die verbonden zijn aan de vooruitgang van de private luchtvaart, dan is het noodzakelijk dat wij deze de gelegenheid geven om te evolueren.

De verstandigste oplossing — en die bovendien getuigt van een goed beheer — zou er in bestaan een maximaal gebruik te maken van de uitgaven die besteed werden aan de opleiding van onze militaire piloten die naar het burgerleven terugkeren, en deze, bij wijze van spreken, opnieuw te investeren in de algemene luchtvaartexpansie, in het belang van 's lands economie.

E. — Sociale terugslag.

1. De Minister van Landsverdediging doet een grote inspanning om de officieren weder aan te passen die het leger verlaten bij gebrek aan bevorderingsmogelijkheden tot een hogere graad.

Op dit ogenblik worden cursussen georganiseerd met het oog op de wederaanpassing van de kapitein-commandanten.

C. — Raisons d'ordre national.

1. A l'heure actuelle, la Force aérienne recrute la majorité de ses pilotes dans le cadre des officiers auxiliaires. Ces jeunes gens s'engagent pour une période de 6, 9 ou 12 ans.

Certains de ces officiers, après les épreuves d'usage, parviennent à rejoindre le cadre des officiers de carrière. Les autres, au terme de leur engagement, sont rendus à la vie civile.

Peut-on imaginer que des jeunes gens, âgés de 24 à 30 ans, ayant charge de famille, soient obligés de recommencer leur vie à zéro, malgré qu'ils disposent à leur départ d'un potentiel extrêmement précieux de connaissances acquises au cours de plusieurs années d'entraînement poussé et sévère sur les appareils les plus modernes ?

2. Ce que nous vous demandons c'est de convenir que pendant ces années passées sous l'uniforme, ces jeunes gens ont réellement appris un métier hautement qualifié et qu'ils sont aptes à continuer à exercer au lendemain de leur terme de service actif à la Défense nationale.

Ainsi, en votant la présente proposition, vous pourrez, vous aussi, aider à résoudre les problèmes de notre jeunesse.

3. Par la suite, dans cette époque moderne où tous les jeunes cherchent leur voie et demandent à être certains de leur avenir, une action commune entre Ministère de la Défense nationale et Ministère des Communications pourrait leur offrir — à la mesure de leurs propres efforts — une carrière digne et complète.

D. — Raisons d'ordre économique.

1. Par ailleurs, cette coopération ne peut qu'être bénéfique et rapprochera incontestablement l'Armée de la Nation.

Nul n'ignore qu'à l'heure actuelle, la formation d'un pilote est extrêmement coûteuse.

En outre, tout au long de sa carrière, il acquiert une expérience qui, à elle seule, constitue un capital énorme et irremplaçable. Aujourd'hui, ce capital est perdu pour le pays au moment où le pilote quitte le service actif de la Défense nationale.

2. D'autre part, l'aviation privée en général marque une nette tendance au développement, dans notre pays comme ailleurs.

Ce qu'il manque, ce sont des éléments expérimentés, c'est-à-dire des pilotes chevronnés.

3. Si nous ne voulons pas que notre pays perde les avantages liés aux progrès de cette aviation privée, il est indispensable que nous donnions à celle-ci l'occasion d'évoluer.

La solution de sagesse — solution de bonne gestion, en outre — consisterait à profiter au maximum des dépenses consacrées à l'entraînement aérien de nos pilotes militaires rendus à la vie civile, pour, en quelque sorte, les investir à nouveau dans l'expansion de l'aviation générale, dans l'intérêt de l'économie et de la Nation.

E. — Répercussions sociales.

1. Le Ministre de la Défense nationale fait un gros effort en vue du reclassement des officiers qui quittent l'armée, faute de possibilités d'avancement à un grade supérieur.

A l'heure actuelle, des cours sont organisés en vue du reclassement des capitaines-commandants.

Alhoewel deze cursussen zich richten tot alle categorieën van officieren, toch houden ze geen rekening met de specialiteit van het vliegend personeel.

Wat de onderofficieren betreft, wier herklassering in het burgerlijk leven nog moeilijker is, werd tot op heden niets gedaan.

2. De uitreiking van burgerlijke vergunningen, overeenstemmend met de bekwaamheid van de militaire piloten, zou dit probleem automatisch oplossen en zou de leden van het vliegend personeel, voorbijgestreefd in bevordering, in staat stellen zich gemakkelijker te herklasseren in het burgerlijk leven.

III. — Besluiten.

Sommigen zijn wellicht geneigd het gestelde probleem te willen oplossen door een koninklijk of ministerieel besluit.

Het komt ons niettemin voor dat dit probleem verder reikt dan de opvatting van de wetgever die de wet van 27 juni 1937 uitvaardigde en dat het derhalve nodig is in 1969 deze wettekst te wijzigen in functie van de huidige behoeften.

Inderdaad, zowel de militaire als burgerlijke luchtvaart kenden in de loop van de laatste decennien een ontwikkeling die in 1937 ondenkbaar was.

Trouwens, mede dank zij de resultaten die de luchtmacht behaalde bij vele internationale confrontaties, door de hoge graad van paraatheid van haar eenheden wat hun opdracht betreft en door de waarde van haar training, is het bewijs geleverd dat zij piloten vormt die voldoen aan alle vereiste bekwaamheidsvoorwaarden.

Steunend op de letter van de wet van 1937, schijnen er nochtans sommige particuliere belangen te zijn, die zich verzetten tegen de oordeelkundige en redelijke oplossing die wij voorstellen.

Wij achten het dus onontbeerlijk dat de wetgever uitdrukkelijk zijn wil zou te kennen geven om binnen de kortst mogelijke tijd de door ons voorgestelde oplossing te verwezenlijken.

Wij menen dat een harmonische samenwerking tussen onze twee luchtvaartorganisaties noodzakelijk is in een geest van redelijk beheer en van een efficiënt gebruik van ons menselijk potentieel. Daarom verkiezen wij de wet aan te vullen en hierdoor aan de Uitvoerende Macht de taak op te dragen die harmoniseren te realiseren.

Wij stellen dus voor dat de gelijkwaardigheid tussen de door Landsverdediging toegekende brevetten of kwalificaties en de door het Bestuur der Luchtvaart uitgereikte vergunningen.

Toutefois, ces cours, s'ils s'adressent à toutes les catégories d'officiers, ne tiennent pas compte de la spécialité du personnel navigant.

Quant aux sous-officiers, dont le reclassement dans la vie civile est encore plus crucial, rien n'a été entrepris jusqu'à présent.

2. L'octroi de licences civiles correspondant aux compétences des pilotes militaires réglerait automatiquement ce problème et permettrait aux membres du personnel navigant, dépassés à l'avancement, de se reclasser plus aisément dans la vie civile.

III. — Conclusions.

D'aucuns pourraient sans doute vouloir résoudre le problème posé par la promulgation d'un arrêté royal ou d'un arrêté ministériel.

Néanmoins, il nous est apparu que ce problème dépasse la conception du législateur de la loi du 27 juin 1937 et qu'il est par conséquent devenu nécessaire, en 1969, de modifier le texte de cette loi en fonction des besoins actuels.

En effet, tant l'aviation militaire que l'aviation civile ont connu, au cours de ces dernières décennies, un développement considéré comme inconcevable en 1937.

Par ailleurs, par ses résultats au cours de nombreuses confrontations internationales, par le haut degré de préparation de ses unités à leur mission et par la valeur de son entraînement, la Force aérienne a prouvé qu'elle formait des pilotes qui réunissent toutes les conditions de compétence requises.

Pourtant, en arguant de la lettre de la loi de 1937, des intérêts particuliers semblent s'opposer à la solution de sagesse et de bonne gestion que nous proposons.

Nous estimons dès lors qu'il est indispensable que le législateur stipule expressément sa volonté de voir réaliser, dans un délai assez bref, la solution de bon sens que nous préconisons.

Nous estimons qu'une parfaite harmonisation de nos deux aéronautiques s'impose dans un esprit de gestion rationnelle et d'emploi efficient de notre potentiel humain. C'est pourquoi nous préférons compléter la loi en donnant à l'Exécutif la mission de réaliser cette harmonisation.

Nous proposons dès lors que l'équivalence des licences délivrées par l'Administration de l'Aéronautique et des brevets ou qualifications accordés par la Défense nationale soit reconnue par la loi.

P. DE VLIJES.

WETSVOORSTEL

Enig artikel.

Het artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling van de Luchtvaart wordt aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt :

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

L'article 5 de la loi du 27 juin 1937 portant revision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la Navigation aérienne est complété par un deuxième alinéa, libellé comme suit :

« De brevetten of kwalificaties die door Landsverdediging worden uitgereikt aan de bestuurders van Staatsluchtvaartuigen zullen erkend worden door de Minister die belast is met het Bestuur der Luchtvaart en gelijkgesteld worden met de overeenkomstige vergunningen die worden verleend aan private luchtvaartuigbestuurders.

De modaliteiten van toepassing zullen vastgelegd worden bij koninklijke besluiten. Deze koninklijke besluiten zullen medeondertekend worden door de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur der Luchtvaart behoort en door de Minister van Landsverdediging. »

26 februari 1969.

« Les brevets ou qualifications accordés par la Défense nationale aux pilotes des aéronefs d'Etat seront agréés par le Ministre chargé de l'Administration de l'Aéronautique et assimilés aux licences correspondantes des pilotes privés d'avions.

Les modalités d'application en seront fixées par des arrêtés royaux contresignés par le Ministre ayant l'Administration de l'Aéronautique dans ses attributions et par le Ministre de la Défense nationale ».

26 février 1969.

P. DE VLIES,
F. TANGHE,
Ch. POSWICK,
G. DEVOS,
H. BROUHON,
Ch. NOTHOMB.