

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 mai 2006

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à l'élaboration d'un cadre législatif
concernant les paramoteurs**

(déposée par M. Guido De Padt)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 mei 2006

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het uitwerken van een wetgevend
kader rond paramotoren**

(ingediend door de heer Guido De Padt)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

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: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Un paramoteur, ou parapente motorisé, est un aéronef composé d'un parapente, à savoir d'une aile souple, en tissu, qui permet de planer, et d'un moteur, qui se situe tantôt sur le dos du pilote, tantôt sur un chariot équipé de trois ou quatre roues (appelé également «trike»).

Le paramoteur est un «avion» conçu assez récemment. C'est en 1981, en Allemagne, que la première personne a décollé avec un paramoteur dont elle portait le moteur sur le dos. Ces appareils n'ont conquis notre pays que plus tard.

En réponse à ma question parlementaire du 13 septembre 2005, le ministre de la Mobilité a déclaré ce qui suit: «Jusqu'à présent, aucune réglementation spécifique pour les paramoteurs n'a été mise sur pied» et «L'on ne peut déterminer de date effective d'entrée en vigueur de la réglementation spécifique. D'autres priorités, plus contraignantes, du SPF en sont à l'origine.».

En Belgique, la navigation aérienne générale est régie par la loi du 15 mars 1954, qui s'applique à tous les mouvements effectués dans l'espace aérien belge.

Bien que le vol à bord d'un paramoteur ne soit pas interdit par une loi spécifique, un problème se pose par rapport à la loi de 1954 sur la navigation aérienne. En principe, le pilote d'un paramoteur devrait disposer d'une licence restreinte de pilote d'avion. En effet, il n'a jamais été prévu d'exception pour les paramoteurs dans la loi relative à la navigation aérienne.

Or, aucun pilote de paramoteur ne dispose d'une telle licence. Certains autres avions de loisir ou de sport (comme les planeurs et les ulm) sont soumis à des lois spéciales, qui prévoient des conditions plus souples que celles imposées par la législation réglementant la navigation aérienne.

Le ministre précise encore dans sa réponse qu'on ne dispose pas, à l'heure actuelle, de données statistiques relatives aux incidents et accidents impliquant des paramoteurs. Ce sport comporte pourtant un risque accru d'accidents graves, car il s'exerce principalement dans les airs. Ainsi, un pilote s'est tué à Braine-l'Alleud à la fin de l'année passée et deux personnes sont décé-

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Een paramotor of gemotoriseerd glijscherm is een luchtvaartuig dat bestaat uit een glijscherm (ook parapente genoemd) een soepele uit stof gemaakte vleugel waarmee zweven mogelijk is, samen met een motor die ofwel op de rug van de piloot wordt gedragen of geplaatst is op een onderstel op drie of vier wielen (ook trike genoemd).

De paramotor is een relatief recent ontwikkeld 'vliegtuig'. Het was in 1981 in Duitsland dat de eerste persoon opsteepte met een op de rug gedragen paramotor. Pas later veroverden de toestellen ook ons land.

Als antwoord op mijn parlementaire vraag van 13 september 2005 deelde de minister van Mobiliteit mij het volgende mee: «Een specifieke reglementering voor paramotoren werd tot op heden niet gerealiseerd», en «een effectieve datum van in werking treden van de specifieke reglementering kan niet worden bepaald. Andere meer dwingende, prioriteiten van de FOD liggen hiervan aan de basis».

In België wordt het algemene vliegverkeer geregeld door de wet van 15 maart 1954. Deze wet is van toepassing op alles wat zich afspeelt binnen het Belgisch luchtruim.

Hoewel het vliegen met een paramotor niet is verboden door een specifieke wet, stelt zich een probleem met de luchtvaartwet van 1954. In principe zou een piloot van een paramotor een beperkte toelating moeten hebben tot het luchtverkeer. In de luchtvaartwet werd namelijk nooit een uitzondering gemaakt voor paramotoren.

Nochtans heeft geen enkele paramotorpiloot dergelijke toelating. Voor enkele andere vrijetijdsvliegers en vliegsporren (zoals de zweefvliegtuigen en de ultra lichte machines) bestaan er echter wel bijzondere wetten, waardoor er niet zo'n strenge eisen als in de luchtvaartwet worden gesteld.

Tot op vandaag zijn «geen statistische gegevens beschikbaar betreffende incidenten en ongevallen met paramotoren», zo staat nog in het antwoord van de minister te lezen. Nochtans kan men spreken van een verhoogd risico op ernstige ongevallen, gelet op het feit dat deze sport zich grotendeels in de lucht afspeelt. Zo verongelukte een piloot eind vorig jaar in Braine-l'Alleud

dées début 2006 en Flandre occidentale à la suite d'un accident de paramoteur.

Étant donné l'absence d'enregistrement, il est difficile de connaître le nombre exact de pilotes de paramoteur que compte la Belgique. D'après les estimations, ils seraient entre 300 et 400.

Les personnes qui le souhaitent ont la possibilité de suivre une formation dans une école de paramoteurs. Les pilotes peuvent ensuite décider de continuer de se faire encadrer ou décider de mettre fin à cet accompagnement. Il existe des règles non écrites, comme l'interdiction de survoler les agglomérations et l'obligation de respecter l'altitude minimum. Mais les pilotes qui ne se conforment pas aux directives n'encourent aucune sanction. On compte sur la bonne volonté des intéressés. Les pilotes irresponsables risquent de ternir la réputation de ce sport.

Les pilotes accusent souvent une petite minorité d'entre eux de compromettre ce hobby par leur attitude irresponsable. Étant donné l'absence de règles, les intéressés ne peuvent pas être poursuivis. D'aucuns préconisent l'introduction d'une sorte de plaque d'immatriculation pour paramoteurs, qui permettrait d'identifier les pilotes importuns. Les pilotes responsables préfèrent cette solution à une interdiction totale de leur activité favorite.

Divers bourgmestres et hommes politiques ainsi que la police locale sont régulièrement saisis de plaintes contre les paramoteurs. L'un des griefs les plus fréquents concerne les nuisances sonores. Cette situation a incité, par exemple, cette année, les communes du Westhoek, qui sont confrontées depuis plusieurs années déjà aux nuisances occasionnées par des personnes qui viennent pratiquer leur loisir motorisé dans la région, à endiguer le foisonnement anarchique de paramoteurs.

D'aucuns préconisent de limiter les nuisances sonores en délimitant des zones de vol autorisées. Selon Jacques De Caurdelier, exploitant d'une école de paramoteur à Courtrai, une telle mesure ne résout pas le problème. Il estime qu'il est possible de délimiter des zones pour le décollage et l'atterrissage. Une fois le paramoteur en vol, le pilote est cependant libre comme l'air. Même si le sport devait être interdit en Belgique, on peut imaginer qu'un pilote décolle en France, survole une partie du territoire belge pour atterrir ensuite de nouveau au-delà de la frontière. La Fédération belge de paramoteur est demandeuse de règles spécifiques pour le sport paramoteur en Belgique.

en kwamen begin dit jaar twee personen in West-Vlaanderen om het leven bij een ongeval met de paramotor.

Het is niet gemakkelijk om het precieze aantal paramotorpiloten te bepalen in ons land op dit ogenblik: er bestaat namelijk geen registratie. Geschat wordt dat in België zo'n 300 tot 400 paramotorpiloten zijn.

In een paramotorschool kunnen de mensen die geïnteresseerd zijn een opleiding volgen. Daarna kunnen de piloten zelf beslissen of ze zich verder laten begeleiden of niet. Er bestaan ongeschreven regels, zoals niet over de bebouwde kom vliegen en de minimumhoogte respecteren. Tegen beoefenaars die de richtlijnen niet volgen, staat iedereen echter machteloos. Er wordt gerekend op de goodwill van de piloten. Een aantal mensen die op onverantwoorde manier de sport uitoefenen, kunnen het imago van de paramotorsport bezoedelen.

Een vaak gehoorde kritiek bij de piloten is dat een kleine minderheid de sport kapotmaakt doordat ze hun hobby uitoefenen op een onverantwoorde manier. Optreden tegen hen is, door het gebrek aan regels, niet mogelijk. Sommigen pleiten voor een soort nummerplaat voor paramotoren, zodat vervelende piloten geïdentificeerd kunnen worden. Piloten met verantwoordelijkheidszin verkiezen dat boven een totaal verbod van hun favoriete bezigheid.

Bij diverse burgemeesters, politici en de lokale politie lopen vaak klachten binnen tegen de paramotoren. Eén van de meest gehoorde opmerkingen betreft de geluidsoverlast. Dit alles zette bijvoorbeeld de Westhoekgemeenten, die reeds meerdere jaren te kampen hebben met overlast veroorzaakt door recreanten die hun gemotoriseerde hobby komen beoefenen in de streek, er dit jaar toe aan de wildgroei van paramotoren aan banden te leggen.

Hier en daar pleit men om de geluidshinder in te dijken door zones af te bakenen waar nog mag worden gevlogen. Volgens Jacques De Caurdelier, uitbater van een Kortrijkse paramotorschool, lost dit het probleem niet op. Volgens hem is het mogelijk om zones af te bakenen om op te stijgen of om te landen. Eens de paramotor vliegt, is de piloot echter zo vrij als een vogel. Zelfs mocht men de sport in België verbieden, dan is het denkbaar dat iemand in Frankrijk opstijgt, een vluchtje maakt boven Belgisch grondgebied en daarna opnieuw landt over de grens. De Belgische Paramotor Federatie is vragende partij voor specifieke regels voor de paramotorsport in België.

La réglementation relative à l'espace aérien étant une matière fédérale, une administration locale n'est pas habilitée à intervenir en la matière par la voie de règlements de police.

Aux Pays-Bas, le «parapente à moteur» relève des ULM (avions ultra-légers motorisés). Pour pouvoir y pratiquer le paramoteur, les pilotes doivent satisfaire aux exigences prévues par la réglementation relative aux ULM (certificat d'immatriculation, certificat de navigabilité, certificat de compétence et attestation médicale valable et «carnet bleu») ainsi que décoller et atterrir sur un terrain pour ULM. Les pilotes doivent en outre respecter quelques règles de bonne conduite (ne pas survoler les agglomérations, ne pas survoler les rassemblements de population, voler à une altitude minimale de 500 pieds et éviter les réserves naturelles).

En Belgique, le grand problème est la politique de tolérance à l'égard du sport paramoteur. Faute de réglementation légale, certains casse-cou se croient tout permis. Quant aux paramotoristes raisonnables et responsables qui en sont les dupes, ils méritent mieux.

De reglementering met betrekking tot het luchtruim is een federale materie. Door middel van politie-reglementen kan een lokaal bestuur hier dus niet optreden.

In Nederland is het 'snorvliegen' (of 'schermvliegen met hulpmotor') ingedeeld bij de MLA's (micro light aeroplanes). Om daar te mogen vliegen met een snorvlieger dienen de piloten aan de eisen van de regeling MLA te voldoen (bewijs van inschrijving, bewijs van luchtwaardigheid, bewijs van bevoegdheid & geldige medische verklaring en blauw boekje) en op te stijgen en te landen op een MLA terrein. Bovendien dienen de piloten enkele gedragsregels in acht te nemen (niet vliegen boven aaneengesloten bebouwing, niet vliegen boven mensenmassa's, op minimaal 500 voet vliegen en natuurgebieden vermijden).

Het grote probleem in België is het gedoogbeleid van de paramotorsport. Daar er geen enkele wettelijke erkenning is, denken sommige waaghalzen dat ze vrij spel hebben. De verstandige en verantwoordelijke gebruikers die hiervan de dupe zijn, verdienen beter.

GUIDO DE PADT (VLD)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l'absence, dans notre pays, d'une réglementation spécifique relative aux paramoteurs;

B. considérant le risque très élevé d'accidents graves lié aux différents sports aéronautiques;

C. considérant les diverses plaintes reçues par les bourgmestres et la police;

D. considérant les différentes initiatives locales qui ont été prises afin de mettre un frein à l'exercice du paramotorisme;

E. considérant l'absence de données statistiques relatives aux incidents et aux accidents impliquant des paramoteurs;

F. considérant que les initiatives locales et isolées n'offrent pas de solution adaptée aux nuisances (sonores) éventuelles;

G. considérant que le SPF Mobilité ne considère pas l'élaboration d'une réglementation spécifique pour les paramoteurs comme une «priorité absolue»;

H. considérant que le ministre n'a pas encore fixé de date effective pour l'entrée en vigueur d'une réglementation spécifique;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende het gebrek aan specifieke reglementering voor paramotoren in ons land;

B. overwegende het grotere risico op ongevallen met zware gevolgen dat aan de diverse luchtsporten verbonden is;

C. overwegende de diverse klachten die burgemeesters en politie ontvangen;

D. overwegende de lokale en verschillende initiatieven die genomen worden om de paramotorsport aan banden te leggen;

E. overwegende het ontbreken van statistische gegevens betreffende incidenten en ongevallen met paramotoren;

F. overwegende dat afzonderlijke, lokale initiatieven geen geschikte oplossing bieden voor de eventuele (geluids-)overlast;

G. overwegende dat de FOD Mobiliteit het uitwerken van een specifieke reglementering voor paramotoren niet beschouwt als een «dwingende prioriteit»;

H. overwegende dat de minister nog geen effectieve datum van inwerkingtreding heeft bepaald voor een specifieke reglementering;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de se concerter avec toutes les organisations représentatives du paramotorisme en Belgique;
2. d'élaborer, sans tarder, une réglementation fédérale spécifique applicable aux paramoteurs;
3. de créer une banque de données relatives à ce sport qui en donne, à tout moment, une image claire et actualisée et qui puisse permettre d'en garantir la sécurité. La banque de données devrait, à tout le moins, contenir les données suivantes:
 - Le nombre d'accidents survenus chaque année;
 - Les causes à l'origine de ces accidents;
 - Le nombre de morts et de blessés à déplorer;
 - Une liste des plaintes (émanant aussi bien de citoyens que de politiques et de pilotes).

25 avril 2006

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. overleg te plegen met alle representatieve organisaties van de paramotorsport in ons land;
2. versneld werk te maken van een specifieke, federale reglementering voor paramotoren;
3. een gegevensbank aan te leggen over deze sport die er ten allen tijde een duidelijk en geactualiseerd beeld van biedt en die de veiligheid ervan kan helpen verzekeren. De gegevensbank moet op zijn minst het volgende bevatten:
 - het aantal ongevallen per jaar;
 - de oorzaken van de ongevallen;
 - het aantal doden en gewonden;
 - verzameling van klachten (van zowel burgers, politici als piloten).

25 april 2006

GUIDO DE PADT (VLD)