

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1966-1967

24 NOVEMBER 1966

WETSVOORSTEL

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sedert tal van jaren rijst er een vraagstuk i.v.m. de erkenning en de gelijkwaardigheid van de brevetten van het vliegend personeel der Luchtmacht ten aanzien van de vergunningen voor de leden van het bedienend personeel van de burgerlijke luchtvaartuigen.

Om de volgende redenen moet dit vraagstuk dringend opgelost worden :

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* voor de leden van het bedienend personeel van particuliere luchtvaartuigen.

Anderzijds organiseert de Luchtmacht cursussen voor 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.

Immers, artikel 1 van de wet van 27 juni 1937, die de procedure voor het uitreiken van vergunningen van lid van het bedienend personeel van de luchtvaartuigen regelt, bepaalt dat men dient te verstaan :

1) onder : « Staatsluchtvaartuigen : de militaire luchtvaartuigen en de luchtvaartuigen gebezigd voor staatsdiensten, als politie en douane »;

2) onder : « particuliere luchtvaartuigen : alle luchtvaartuigen, behalve de Staatsluchtvaartuigen »;

3) dat « de bepalingen van deze wet slechts toepasselijk zijn op de particuliere luchtvaartuigen, tenzij anders is bepaald ».

Chambre des Représentants

SESSION 1966-1967

24 NOVEMBRE 1966

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 la question de l'homologation et de l'équivalence des brevets du personnel navigant de la Force Aérienne se pose en regard des licences des membres d'équipage de conduite des aéronefs civils.

La nécessité d'une solution urgente de ce problème repose sur les considérations suivantes :

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 membre d'équipage de conduite des aéronefs privés.

La Force Aérienne de son côté, organise des cours de formation aéronautique et des examens à l'issue desquels elle accorde les *brevets* militaires, autorisant la conduite des aéronefs d'Etat.

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

En effet, la loi du 27 juin 1937, qui détermine la procédure d'octroi des licences de membre d'équipage de conduite des aéronefs, stipule à l'article premier :

1) que par : « aéronefs d'Etat, il faut entendre les aéronefs militaires ou affectés à des services d'Etat tel 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 ».

Het blijkt dus dat geen enkel van de artikelen van deze wet van toepassing is op de militaire luchtvaartuigen.

Nochtans pleiten talrijke redenen van algemene aard of eigen aan de Luchtmacht en met juridische, sociale of economische gevolgen, ervoor een maatregel te nemen strekkend tot het verlenen van de burgerlijke vergunningen van bedienend boordpersoneel aan de militaire vliegers.

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 : « De uitreiking van vergunningen is een der belangrijkste maatregelen, waarbij de veiligheid verzekerd wordt. De vergunning is geen diploma en evenmin een bewijs van geschiktheid doch een administratieve machtiging tot fungeren...

Zij bevestigt dat de houder op het ogenblik van de uitreiking aan de gestelde eisen voldoet » (Luchtwetboek, koninklijk besluit van 15 maart 1954, Luchtvaart blz. 10).

In dit verband zij opgemerkt dat die machtiging thans geweigerd wordt aan de militaire bemanningsleden, ofschoon het ondenkbaar is dat deze laatsten niet voldoen aan de geest van de wet of aan de voorwaarden waarvan de verslaggever melding maakt.

Zo leveren de vervoerescadrilles van de Luchtmacht prestaties van meer dan 26 000 vlieguren jaarlijks, waarvan ongeveer 10 000 uren in bijzonder moeilijke omstandigheden in het raam van de technische bijstand aan Kongo.

2. Dat de militaire piloten aan de vereiste voorwaarden inzake handigheid en veiligheid voldoen is reeds impliciet op verschillende manieren erkend.

a) De militaire vliegers (van de vervoersector) oefenen hun luchtvaartactiviteiten uit in alle Belgische en buitenlandse controlezones en -streken waarin de vergunning verplicht gesteld is voor de leden van het bedienend personeel van de particuliere luchtvaartuigen.

Afgezien van de dagelijkse vluchten in Europa voeren de militaire vliegers immers regelmatige of bijzondere vluchten uit naar de U. S. A., Latijns-Amerika, Afrika en Azië.

De door de militaire overheid verstrekte brevetten en de kennis van alle navigatieregelen — zowel die welke zijn voorgeschreven door het militair gezag als die van de O. I. B. L. — worden dus onbetwistbaar door allen als voldoende beschouwd, daar de veiligheid in de lucht vóór alles gevrijwaard dient te worden.

b) De militaire vliegers staan regelmatig in voor het vervoer van de hoogste burgerlijke en militaire autoriteiten. Het is wel niet nodig vluchten in herinnering te brengen als die welke met de Belgische en buitenlandse koninklijke families werden ondernomen, of reizen van onze hoogste ministeriële autoriteiten en van buitenlandse staatshoofden, om maar niet te gewagen van de vulgarisatievluchten met journalisten of kinderen.

3. Steunend op het verslag aan de Koning alsmede op het artikel 35 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954, werden vroeger reeds, op grond van gelijkwaardigheid, aan verscheidene officieren-vliegers vergunningen verleend.

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

Il existe cependant de nombreuses raisons, soit d'ordre général, soit propres à la Force Aérienne et ayant des répercussions juridiques, sociales ou économiques, qui militent en faveur d'une mesure visant à accorder aux aviateurs militaires, les licences civiles de membre d'équipages de conduite.

II. — Exposé.

A. — Raisons d'ordre général.

1. On lit dans le rapport fait au Roi en vue de l'établissement 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).

Il convient de remarquer à ce propos que ladite autorisation est actuellement refusée aux équipages militaires, alors qu'il semble inconcevable d'affirmer que ceux-ci ne satisfont pas à l'esprit de la loi, ni aux conditions dont le rapporteur fait mention.

En effet, il est à noter par exemple que les escadrilles de transport de la Force Aérienne effectuent des prestations aériennes qui totalisent annuellement plus de 26 000 heures de vol dont environ 10 000 heures dans les conditions particulièrement difficiles, que sont celles de l'assistance technique au Congo.

2. Le fait que les pilotes militaires réunissent les conditions requises d'habileté et de sécurité, est déjà reconnu implicitement de différentes manières.

a) Les aviateurs militaires (de transport) exercent leurs activités aériennes dans toutes les zones et régions de contrôle belges et étrangères, dans lesquelles les licences sont obligatoires pour les membres d'équipage de conduite des aéronefs privés.

Sans parler des vols quotidiens en Europe, les aviateurs militaires exécutent en effet des vols réguliers ou spéciaux à destination des U. S. A., de l'Amérique latine, de l'Afrique et de l'Asie.

Les brevets accordés par les militaires et les connaissances de toutes les règles de navigation, aussi bien celles édictées par les militaires que par l'O. A. C. I., sont donc indiscutablement considérés comme suffisants par tous, puisqu'il importe avant tout de sauvegarder la sécurité aérienne.

b) Les aviateurs militaires assurent régulièrement le transport des plus hautes autorités civiles et militaires. Est-il nécessaire de rappeler des vols tels que ceux effectués avec les familles royales belges et étrangères, le déplacement de nos hautes autorités ministérielles, et des chefs d'états étrangers, sans oublier les vols de vulgarisation avec des journalistes, des enfants etc...

3. En se basant certainement sur l'esprit du rapport au Roi et également sur l'article 35 de l'arrêté royal du 15 mars 1954, des licences ont été accordées précédemment par équivalence à plusieurs officiers aviateurs.

4. Van haar kant erkent de Luchtmacht bepaalde examens die door het Bestuur der Luchtvaart worden georganiseerd; zo heeft zij bij voorbeeld sommige officieren die in de door het Bestuur der Luchtvaart georganiseerde examens van lijnpiloot geslaagd waren, vrijgesteld van de theoretische lessen en examens voor het behalen van het hoogste vervoerbrevet.

5. Verscheidene militaire piloten bezitten burgerlijke vergunningen en deze toestand geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen :

a) Deze piloten moeten zich elk jaar aan een bijkomend medisch onderzoek onderwerpen, naast de onderzoeken die bij de Luchtmacht geschieden.

b) Het Bestuur der Luchtvaart is dikwijls verplicht voor de militaire piloten die een burgerlijke vergunning bezitten, prestaties te valideren die uitgevoerd zijn met militaire vliegtuigen welke zwaarder wegen dan hetgeen volgens hun vergunning is toegelaten.

6. In de Bondsrepubliek Duitsland geeft het verkrijgen van een brevet of een bepaalde indeling bij de Luftwaffe automatisch het recht op de gelijkwaardige vergunning.

7. Het Bestuur der Luchtvaart verklaart geldig, bij wijze van reciprociteit, de in het buitenland uitgereikte vergunningen (overeenkomstig art. 39 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954).

Nochtans worden de buitenlandse vergunningen dikwijls betrekkelijk gemakkelijk verkregen na een examen waarvan het peil lager is dan hetgeen door het Bestuur der Luchtvaart en de Luchtmacht wordt geëist.

Alhoewel deze procedure volledig normaal is, brengt zij de met het Bestuur der Luchtvaart belaste Minister ertoe luchtvaartscholen of -cursussen te erkennen waarover hij slechts weinig inlichtingen bezit en die klaarblijkelijk aan zijn toezicht ontsnappen.

8. De wijze waarop het hoger brevet voor militair vervoer wordt afgeleverd is gelijkwaardig aan die welke toegepast wordt door het Bestuur der Luchtvaart.

Immers :

1. Theoretisch :

a) Al de PEL onderrichtingen van het Bestuur der Luchtvaart komen eveneens voor op het programma van de cursussen van de Luchtmacht.

b) De Luchtmacht legt daarenboven examens op over bijkomende vakken in verband met tactische en militaire aangelegenheden.

2. Praktisch :

a) Bij de luchtmacht gelden strenge regels voor het bepalen van verschillende categoriën van bekwaamheid van boord-commandant en van blindvliegen. Dezelfde maatregelen zijn toepasselijk op de navigators en de boordradiotelegrafisten. Men kan slechts trapsgewijze naar een hogere categorie overgaan na telkenmale de theoretische en praktische proeven te hebben afgelegd.

b) Elk lid van het vliegend personeel van de Luchtmacht moet daarenboven elk jaar een grond- en een vliegtest ondergaan om het hem toegekende brevet van boordcommandant, resp. blindvliegen, navigator of boordradiotelegrafist te kunnen behouden.

c) De Luchtmacht geeft aan zijn vliegtuigbestuurders een intense en zeer volledige training alleen reeds door een

4. La Force Aérienne reconnaît, quant à elle, certaines épreuves organisées par l'Administration de l'Aéronautique, et a, par exemple, exempté des cours et des épreuves théoriques, en vue de l'obtention du brevet supérieur de transport, certains officiers ayant réussi à l'Administration de l'Aéronautique l'épreuve de pilote de ligne.

5. Plusieurs pilotes militaires sont en possession de licences civiles et cette situation amène les remarques suivantes :

a) Ces pilotes doivent passer chaque année une visite médicale supplémentaire à celles qu'ils effectuent à la Force Aérienne;

b) L'Administration de l'Aéronautique est souvent obligée de valider pour des pilotes militaires en possession d'une licence civile, des prestations aéronautiques effectuées sur des avions militaires qui sont d'un poids supérieur à celui autorisé par la licence en leur possession.

6. En République Fédérale Allemande, le fait d'obtenir un brevet ou une catégorisation à la Luftwaffe donne automatiquement droit à la licence équivalente.

7. L'Administration de l'Aéronautique valide (conformément à l'art. 39 de l'arrêté royal du 15 mars 1954), à titre de réciprocité, les licences délivrées à l'étranger.

Cependant l'obtention des licences étrangères est souvent relativement facile, à la suite d'examens d'un niveau inférieur à celui exigé par l'Administration de l'Aéronautique Belge et par la Force Aérienne.

Cette procédure quoique tout à fait normale, amène le Ministre chargé de l'Administration de l'Aéronautique à reconnaître des écoles ou des cours de formation aéronautique sur lesquels il ne possède que peu de renseignements et évidemment aucun contrôle.

8. La manière d'accorder le brevet supérieur de transport militaire est équivalente à celle en application à l'Administration de l'Aéronautique.

En effet :

1. Au point de vue théorique :

a) toutes les matières fixées par les instructions PEL de l'Administration de l'Aéronautique, sont reprises dans les programmes de formation de la Force Aérienne;

b) la Force Aérienne impose en outre des épreuves sur des matières supplémentaires, relevant de domaines tactiques ou militaires.

2. Au point de vue pratique :

a) la Force Aérienne se montre très sévère en divisant en plusieurs catégories, les qualifications de Commandant de bord et de vol sans visibilité. Les mêmes mesures sont appliquées aux navigateurs aériens et aux radios télégraphistes de bord. Chaque catégorisation supérieure ne peut être obtenue que progressivement et en présentant chaque fois des épreuves théoriques et pratiques.

b) tout le personnel navigant de la Force Aérienne doit en outre réussir chaque année un test au sol et en vol pour pouvoir conserver le brevet octroyé, soit de Commandant de bord, soit de vol sans visibilité, soit de navigateur aérien, ou de radio télégraphiste de bord.

c) la Force Aérienne donne à ses pilotes un entraînement pratique très poussé et très complet, ne serait-ce que

groot aantal vliegtuigen van verschillend type te gebruiken. Bovendien moeten de piloten naast hun normale prestaties maandelijks een zeker aantal uren oefenvluchten uitvoeren.

B. — Redenen die eigen zijn aan de Luchtmacht.

Een maatregel ter homologatie van de bekwaamheid der militaire bemanningsleden zou de Luchtmacht om verscheidene redenen ten goede komen.

1) Een dergelijke maatregel zou zijn prestige ongetwijfeld verhogen, door aan de Luchtmacht de rechten te verlenen die de eerste Belgische luchtvaartorganisatie terecht verdient.

2) De leden van het vliegend personeel zouden daarin de officiële erkenning zien van hun bekwaamheid en arbeid, wat hun stemming gunstig zou beïnvloeden. Er zij opgemerkt dat dit personeel :

a) prestaties levert die ten minste gelijkwaardig zijn aan die van de burgerlijke sector;

b) bovendien een reeks militaire opdrachten uitvoert die een speciale opleiding en bekwaamheid vergen;

c) daarenboven belast is met verantwoordingsvolle commandotaken in de organisatie van de Luchtmacht;

d) volgens andere normen en op een heel wat lager peil bezoldigd wordt dan het personeel uit de burgerlijke sector.

3) Een dergelijke maatregel zou een uitstekende propaganda vormen voor de Luchtmacht en de thans nog moeilijke *aanwerving* van piloten ongetwijfeld in de hand werken.

Daarentegen bestaat er geen gevaar dat het verlenen van die vergunning een massale overgang van militaire vliegers naar de burgerlijke sector zal veroorzaken; want ook zonder deze vergunning hebben vliegers die zulks verlangden de Luchtmacht verlaten. Voor degenen die hun loopbaan reeds hebben aangevat, is het weinig waarschijnlijk dat zij die zullen opofferen of dat zij hun pensioenrechten zullen opgeven.

Integendeel mag worden verondersteld dat piloten die dienst nemen bij de Luchtmacht om die vergunning te verkrijgen met minder kosten, of om op die manier hun militaire verplichtingen na te komen, zich aangetrokken zullen voelen door het werk en de geest van het wapen... en dat zij derhalve de militaire loopbaan zullen kiezen.

4) De Luchtmacht, die de vergunningen zou toekennen, zou die eveneens kunnen schorsen of ontnemen.

De nieuwe macht die zij aldus zou verkrijgen, zou ongetwijfeld verscheidene voordelen bieden :

a) Het zou een belangrijke factor zijn bij de bestrijding van tuchteloosheid in het luchtruim.

b) Het zou een spoorslag en een aanmoediging zijn voor de officieren en onderofficieren die hun hoogste graad bereikt hebben, maar nog niet pensioengerechtigd zijn.

5) Een dergelijke vergunning zou het de bemanningsleden mogelijk maken ook na hun vertrek uit de Luchtmacht (voortijdig vertrek, pensionering...) vliegprestaties te blijven leveren.

Bedoeld personeel zou daardoor zijn hoge graad van training en specialisatie behouden, en zodoende het nationaal potentieel boordbemanningen verhogen.

par le nombre et les types différents d'avions utilisés. En outre, tous les pilotes sont tenus d'effectuer mensuellement, en plus de leurs prestations normales, un certain nombre d'heures de vol d'entraînement.

B. — Raisons propres à la Force Aérienne.

Une mesure visant à homologuer les qualifications des équipages militaires serait favorable à la Force Aérienne et ce pour plusieurs raisons.

1) Cette mesure ajouterait incontestablement à son prestige en lui donnant les droits qui reviennent à la première organisation aéronautique de Belgique.

2) Elle serait d'une grande satisfaction pour son personnel navigant qui verrait ainsi ses capacités et son travail officiellement reconnus. Il est à remarquer que ce personnel :

a) fournit des prestations au moins équivalentes à celles du secteur civil;

b) effectue en plus différentes missions purement militaires, qui demandent un entraînement et des capacités spéciales;

c) assure en outre des responsabilités de Commandement dans l'organisation de la Force Aérienne;

d) touche des rémunérations différentes et nettement inférieures à celles du secteur civil.

3) Cette mesure constituerait en outre un excellent argument de propagande pour la Force Aérienne et augmenterait certainement le *recrutement* des pilotes, encore déficient à l'heure actuelle.

Par contre, il n'est pas à craindre que le fait d'accorder cette licence provoquerait un exode des aviateurs militaires vers le secteur civil, car l'absence de cette licence, n'a pas retenu les aviateurs désireux de quitter la Force Aérienne. Quant à ceux qui ont commencé une carrière, il est peu probable, qu'ils la sacrifient, ou qu'ils abandonnent leurs droits à la pension.

On peut au contraire supposer que des pilotes, s'engageant à la Force Aérienne dans le but d'obtenir cette licence soit à moindres frais, soit en se libérant de leurs obligations militaires, pourraient être attirés par le travail et l'esprit qu'ils rencontreraient dans cette Armée et qu'ils continueraient une carrière militaire.

4) Le fait d'accorder des licences permettrait également à la Force Aérienne de les suspendre ou de les retirer.

Le pouvoir supplémentaire qu'elle détiendrait ainsi, aurait certainement plusieurs aspects bénéfiques :

a) en étant un facteur de poids dans la lutte contre l'indiscipline aérienne.

b) en constituant un stimulant et un encouragement pour les officiers et sous-officiers qui, ayant atteint leur grade maximum, sont encore éloignés de la pension.

5) L'octroi de licences permettrait aux membres d'équipages d'effectuer des prestations aéronautiques après avoir quitté la Force Aérienne (départ prématuré, mise à la retraite...)

Comme ce personnel conservera ainsi son haut degré d'entraînement et de spécialisation, il viendra accroître le potentiel d'équipages qui permettrait à la nation de mieux

Zodat men in geval van een spanning, crisis of oorlogstoestand, beter in de behoeften zou kunnen voorzien omdat die bemanningen dan onverwijd bij een eenheid van de Luchtmacht kunnen worden ingedeeld.

C. — Sociale terugslag.

1. Het Ministerie 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.

Tot op heden is echter nog niets gedaan om het lager vliegend personeel van de Luchtmacht weder aan te passen. Voor de officieren bestaan wel cursussen met het oog op de wederaanpassing van de commandanten die de leeftijdsgrens hebben bereikt. Doch die cursussen zijn natuurlijk niet aangepast aan de officieren van het varend personeel.

Wat de onderofficieren betreft, wier reklassering in het burgerleven nog moeilijker is, werd tot op heden niets gedaan.

Deze laatste bewijzen nochtans zeer grote diensten aan de Luchtmacht en dragen bij de vervulling van hun taak vaak verantwoordelijkheden die niet in verhouding zijn tot hun graad en veel belangrijker zijn dan deze welke door de onderofficieren van de andere wapens worden gedragen.

2. Er zij op gewezen dat de leden van het vliegend personeel om voor de hand liggende redenen veel vroeger gepensioneerd worden dan de militairen van de andere wapens, en dat zij derhalve met een geringe bezoldiging in het burgerleven terugkeren, op een ogenblik dat zij nog grote uitgaven moeten doen, b.v. voor de opvoeding van de kinderen enz...

D. — Economische terugslag.

1. Ten huidige dage is de opleiding van een piloot uiterst kostelijk. Bovendien doet hij tijdens zijn loopbaan een ontzaglijk en onvervangbaar kapitaal aan ervaring op.

Dit kapitaal wordt door de Staat betaald en gaat voor het land verloren, wanneer de piloot de actieve dienst verlaat. In de burgerlijke sector echter groeit de vraag naar ervaren piloten met de dag, zodat de Sabena niet weet hoe zij de tientallen piloten die zij in 1970 zal nodig hebben, moet verwerven.

Sedert verscheidene jaren reeds neemt de Sabena een groot aantal vreemdelingen als piloot in dienst.

Die handelwijze is onzinnig wanneer men bedenkt dat Belgische piloten die het bewijs van hun bekwaamheid hebben geleverd, werkeloos worden gelaten; zulks is bovendien in strijd met de geest van de Belgische wetgeving en werkt kapitaalvlucht naar het buitenland in de hand.

2. Er bestaan in België thans twee cursussen voor vliegeropleiding :

a) De school van de Sabena die uitsluitend transportvliegers opleidt;

b) De scholen van de Luchtmacht, die alle categorieën van vliegend personeel opleiden.

Het is duidelijk dat die twee opleidingen slechts kunnen bestaan dank zij staatshulp, en het komt ons voor dat een minder kostelijke formule kan worden gevonden om die twee instellingen voldoende te schenken.

Bij voorbeeld door de opleiding van alle Belgische piloten toe te vertrouwen aan de Luchtmacht, mits de mogelijkheid wordt geboden aan degenen die het verlangen om, na een nog vast te stellen periode, over te gaan naar de burgerlijke sector.

Een gelijkaardige regeling bestaat reeds in verscheidene landen w.o. Scandinavië enz...

satisfaire aux exigences qu'entraînerait tout état de tension, de crise ou de guerre par incorporation rapide de ces éléments dans une unité de la Force Aérienne.

C. — Répercussions sociales.

1. Le Ministère 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.

Cependant jusqu'à présent rien n'a été fait pour réadapter le personnel navigant subalterne de la Force Aérienne. S'il existe pour les officiers des cours organisés en vue du reclassement des Commandants atteints par la limite d'âge, il faut remarquer que ces cours ne sont évidemment pas appropriés aux officiers du personnel navigant; quant aux sous-officiers, pour lesquels le reclassement dans la vie civile est encore plus crucial, rien n'a été fait jusqu'à présent.

Cependant ces derniers rendent d'énormes services à la Force Aérienne et assument souvent du fait de leurs fonctions des responsabilités non proportionnées à leur grade et de loin supérieures à celles qu'assument les sous-officiers des autres armes.

2. Il est à remarquer que pour des raisons évidentes, le personnel navigant est mis à la pension beaucoup plus tôt que les militaires des autres armes, et qu'ils se trouvent ainsi rendus à la vie civile avec des rémunérations réduites, au moment où ils doivent encore faire face à des débours importants tels que éducation des enfants, etc...

D. — Répercussions économiques.

1. La formation d'un pilote à l'heure actuelle 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.

Ce capital qui est payé par l'Etat, est alors perdu pour la nation au moment où ce pilote quitte le service actif. Cependant la demande de pilotes expérimentés dans le secteur civil devient chaque jour plus grande, à tel point que la Sabena ne voit pas comment elle trouvera les dizaines de pilotes qui lui seront nécessaires avant 1970.

Depuis plusieurs années déjà, la Sabena a été amenée à engager un grand nombre de pilotes étrangers.

Or, ceci est un non-sens quand on considère que l'on laisse inemployés des pilotes belges ayant prouvé leurs capacités; c'est de plus en contradiction avec l'esprit des lois belges et provoque une fuite de capitaux vers l'étranger.

2. Il existe actuellement, en Belgique, deux cours de formation aéronautique :

a) l'école de la Sabena, qui forme uniquement des pilotes de transport;

b) les écoles de la Force Aérienne qui forment toutes les catégories de personnel navigant.

Il est évident que ces deux écoles ne sont possibles que grâce aux deniers de l'Etat et il semble qu'une formule moins onéreuse, qui donnerait satisfaction à ces deux organismes, pourrait être trouvée.

Par exemple : la formation de tous les pilotes belges par la Force Aérienne, avec possibilité de passage dans le secteur civil, pour ceux qui le désirent, après un certain temps à déterminer.

Une solution de ce genre a déjà été adoptée dans plusieurs pays, tel la Scandinavie, etc.

3. De maatschappij Air-Congo vraagt op dit ogenblik vliegend personeel. De behoeften van die maatschappij worden steeds groter en het lijkt wenselijk dat die taken door Belgische piloten kunnen worden vervuld in het kader van de technische bijstand.

III. — Conclusies.

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

Het komt ons niettemin voor dat dit vraagstuk verder reikt dan de opvatting van de wetgever die de wet van 27 juni 1937 uitvaardigde, en dat het diensvolgens in 1966 nodig is de tekst van deze wet te preciseren op grond van de huidige behoeften.

Immers, zowel de militaire als de burgerlijke luchtvaart kenden in de loop van de jongste decennia een uitbreiding die in 1937 ondenkbaar was.

Anderzijds dient niet uit het oog te worden verloren dat de Luchtmacht bewezen heeft dat zij piloten vormt die aan de spits van de wereldelite staan. Dit wordt voldoende bewezen alleen reeds door de internationale successen die tijdens het jaar 1965 op alle gebieden behaald werden.

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

Wij achten het dus onontbeerlijk dat de wetgevende macht uitdrukking zou geven aan haar voornemen om binnen betrekkelijk korte tijd de door het gezond verstand ingegeven oplossing die wij aanprezen te zien uitvoeren.

Wij zijn de mening toegedaan dat, voor een rationeel beheer en een doelmatig gebruik van het menselijk potentieel, een volmaakte harmonisering van onze beide luchtvaartsoorten noodzakelijk is. Daarom verkiezen wij de wet aan te vullen en hierdoor aan de uitvoerende macht de taak op te dragen die harmonisering te voltooien.

Wij stellen dus voor dat de bestaande gelijkwaardigheid tussen de door de Luchtmacht uitgereikte brevetten en de door het Bestuur van de Luchtvaart afgeleverde vergunningen bij de wet wordt erkend.

P. DE VLIES.

WETSVOORSTEL

Artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der Luchtvaart, wordt aangevuld met een tweede lid, dat luidt als volgt :

« De brevetten die door de Luchtmacht worden uitgereikt aan de met het besturen van staatsluchtvaartuigen belaste bemanningsleden worden erkend door de Minister die met het bestuur der luchtvaart belast is en gelijkgesteld met de vergunningen die worden verleend aan de met het besturen van particuliere luchtvaartuigen belaste bemanningsleden.

De wijze waarop de gelijkwaardigheid tussen brevetten en vergunningen tot stand wordt gebracht, wordt bij koninklijk besluit vastgesteld. Dit koninklijk besluit wordt mede-ondertekend door de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur der Luchtvaart behoort en door de Minister van Landsverdediging. »

20 oktober 1966.

3. La société Air-Congo recrute actuellement du personnel navigant. Les besoins de cette Compagnie croissent sans cesse et il semble souhaitable que dans le cadre de l'assistance technique ces emplois puissent être occupés par des pilotes belges.

III. — Conclusions.

D'aucuns pourraient 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 largement la pensée du législateur de la loi du 27 juin 1937 et qu'il est par conséquent devenu nécessaire en 1966 de préciser 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 décades, un développement qui s'avérerait inconcevable en 1937.

Par ailleurs il ne faut pas perdre de vue que la Force Aérienne a prouvé qu'elle formait des pilotes qui se classent en tête de l'élite mondiale. Rien que les succès internationaux obtenus dans tous les domaines au cours de l'année 1965 suffisent à le prouver.

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.

Il nous semble donc 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 parfaire cette harmonisation.

Nous proposons donc que la loi reconnaisse l'équivalence qui existe entre les brevets accordés par la Force Aérienne et les licences délivrées par l'Administration de l'Aéronautique.

PROPOSITION DE LOI

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 rédigé comme suit :

« Les brevets accordés par la Force Aérienne aux membres d'équipage de conduite des aéronefs d'Etat seront agréés par le Ministre chargé de l'administration de l'aéronautique et assimilés aux licences correspondantes des membres d'équipage de conduite des aéronefs privés.

Les modalités d'équivalence des brevets et licences seront fixées par arrêté royal contresigné par le Ministre ayant l'administration de l'aéronautique dans ses attributions et par le Ministre de la Défense nationale. »

20 octobre 1966.

P. DE VLIES,
F. TANGHE,
M. JAMINET,
G. DEVOS,
R. GHEYSEN.