ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 2 mars 1982, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté ministériel "portant réglementation des licences civiles de pilote de ballon libre", a donné le 26 avril 1982 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 2e maart 1982 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van ministerieel besluit "houdende regeling van de burgerlijke vergunningen van bestuurder van vrije ballon", heeft de 26e april 1982 het volgend advies gegeven :

OBSERVATION GENERALE.

En application de l'article 34, alinéa 1er, 1°, de l'arrêté royal du 15 mars 1954, le projet détermine les conditions d'âge, les connaissances, l'expérience et l'habileté requises pour obtenir les licences et les qualifications.

Le projet omet toutefois de préciser les conditions d'aptitude physique et mentale exigées des candidats, alors que, à l'article 3, 4°, à l'article 4 et à l'article 7, il fait référence soit à l'obligation, pour le candidat, de satisfaire à ces conditions, soit à la décision qui constate l'aptitude physique et mentale du requérant.

Comme il l'a déjà fait dans ses avis L. 10.786/2, L. 13.272/2 et L. 13.596/2, le Conseil d'Etat constate qu'actuellement aucun texte ne règle la matière. Il conviendrait que cette lacune soit comblée au plus tôt.

PREAMBULE.

Il serait préférable de rédiger comme suit l'alinéa 1er :

"Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et approuvée par la loi du 30 avril 1947;".

.../...

DISPOSITIF.

Article 1er.

Le texte français serait mieux en concordance avec le texte néerlandais dans la rédaction suivante :

"...

ballon : aéronef qui n'est pas pourvu d'un organe moteur et dont la sustentation est due à sa flottabilité dans l'air".

Article 2.

Cette disposition serait mieux rédigée comme suit :

"Article 2.-

La licence d'entraînement autorise le titulaire à effectuer de jour, dans les conditions de vol à vue, au-dessus du territoire national exclusivement, sauf du consentement d'Etats tiers, des vols en double commande ou, avec l'autorisation d'un instructeur, des vols seul à bord".

Article 6.

Le 3° gagnerait en clarté s'il était rédigé comme suit :

.../...

"3° justifier d'une expérience d'au moins dix vols, qui ensemble représentent douze heures de vol, dont six doivent avoir été effectués en double commande avec un instructeur à bord, et les autres, en double commande, ou, avec l'autorisation d'un instructeur, seul à bord".

Article 8.

Selon les explications données au Conseil d'Etat, cet article concerne les pilotes qui effectuent un vol moyennant une rémunération, quelle que soit la nature de celle-ci. Ainsi serait visé le pilote à qui serait confié un ballon, à charge, pour lui, d'effectuer un vol publicitaire.

Cet exemple n'éclaire guère ce qui doit être compris par "paiement indirect".

On peut supposer que le Gouvernement entend viser tout avantage quelconque.

Si telle était bien son intention, le texte suivant la refléterait plus clairement :

"Article 8.-

Pour effectuer des vols en ballon contre une rétribution ou une compensation quelconque, le pilote doit satisfaire aux conditions suivantes :

... (la suite comme au projet)".

.../...

Article 17.

Il conviendrait d'écrire : "... devant un examinateur ou des examinateurs choisis sur la liste visée à l'article 16".

ANNEXE I.

Il serait préférable d'écrire, à la phrase finale du point II de l'annexe :

"Pour le vol effectué seul à bord du ballon, un barogramme signé et daté par l'examinateur sera présenté à l'Administration de l'aéronautique".

Au pied des annexes, il convient d'écrire, dans le texte néerlandais et conformément à l'usage : "Mij bekend om te worden gevoegd bij ...".

ALGEMENE OPMERKING.

Met toepassing van artikel 34, eerste lid, 1°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1954, stelt het ontwerp de eisen inzake leeftijd, kennis, ervaring en bekwaamheid vast waaraan voldaan moet worden om de vergunningen en de bevoegdverklaringen te verkrijgen.

Het ontwerp laat evenwel na te bepalen welke eisen van lichamelijke en geestelijke geschiktheid aan de kandidaten worden gesteld, terwijl het in artikel 3, 4°, in artikel 4 en in artikel 7, verwijst hetzij naar de verplichting voor de kandidaat om aan die eisen te voldoen, hetzij naar de beslissing waarbij de aanvrager lichamelijk en geestelijk geschikt is verklaard.

De Raad van State stelt vast, zoals hij reeds in zijn adviezen L. 10.786/2, L. 13.272/2 en L. 13.596/2 heeft gedaan, dat deze aangelegenheid thans door geen enkele tekst wordt geregeld. Het past dat zo spoedig mogelijk in die leemte wordt voorzien.

AANHEF.

Het eerste lid kan beter als volgt worden gelezen :

"Gelet op de Overeenkomst betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944, en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947;".

.../...

BEPALEND GEDEELTE.

Artikel 1.

De Franse tekst zou beter in overeenstemming zijn met de Nederlandse tekst indien hij als volgt was geredigeerd :

"...

ballon : aéronef qui n'est pas pourvu d'un organe moteur et dont la sustentation est due à sa flottabilité dans l'air".

Artikel 2.

Deze bepaling zou als volgt moeten worden geredigeerd :

"Artikel 2.-

De oefenvergunning machtigt de houder om overdag in de omstandigheden voor zichtvluchten, uitsluitend boven 's lands grondgebied behoudens toestemming van derde Staten, vluchten uit te voeren in dubbelbesturing of, met verlof van een instructeur, als enig inzittende".

Artikel 6.

Het 3° zou duidelijker zijn indien het als volgt was geredigeerd :

.../...

"3° een ervaring aantonen van minstens tien vluchten, samen twaalf vlieguren, waarvan er zes moeten zijn uitgevoerd in dubbelbesturing met een instructeur aan boord, en de andere in dubbelbesturing of, met verlof van een instructeur, als enig inzittende".

Artikel 8.

Naar aan de Raad van State is verklaard, heeft dit artikel betrekking op de bestuurders die een vlucht uitvoeren tegen betaling, ongeacht de aard ervan. Gedacht zou worden aan de bestuurder aan wie een ballon wordt toevertrouwd met de opdracht een reclamevlucht uit te voeren.

Dat voorbeeld maakt niet veel duidelijker wat moet worden verstaan onder "onrechtstreekse betaling".

Men mag aannemen dat de Regering daarmee onverschillig welk voordeel bedoelt.

Indien dat haar bedoeling is, zou de volgende tekst dat beter weergeven :

"Artikel 8.-

Om ballonvluchten uit te voeren tegen enige beloning of vergoeding, moet de bestuurder voldoen aan de volgende voorwaarden :

... (voorts zoals in het ontwerp)".

.../...

Artikel 17.

Het ware beter te schrijven : "... door één of meer examinatoren gekozen uit de in artikel 16 bedoelde lijst".

BIJLAGE I.

In de laatste zin van punt II van de bijlage, ware het verkieslijk te schrijven :

"Voor de vlucht als enig inzittende van de ballon, wordt aan het Bestuur der luchtvaart een door de examinator ondertekende en gedagtekende barogram voorgelegd".

Onderaan op de bijlagen schrijve men, zoals gebruikelijk is : "Mij bekend om te worden gevoegd bij ...".

La chambre était composée de

Messieurs : P. TAPIE, président de chambre,
de Heren : kamervoorzitter,

H. ROUSSEAU, conseillers d'Eta,
Ch. HUBERLANT, staatsraden,

R. PIRSON, assesseurs de la section de législation,

L. MATRAY, assessoren van de afdeling wetgeving,

Madame : M. VAN GERREWEY, greffier assumé.
Mevrouw : toegevoegd griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

De kamer was samengesteld uit

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste auditeur.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

M. VAN GERREWEY. P. TAPIE.