

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 238.850 van 19 juli 2017
in de zaak A. 221.267/IX-9005**

In zake: de BVBA STYL AVIATION
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Ann Coolsaet
kantoor houdend te 2018 Antwerpen
Arthur Goemaerelei 69
bij wie woonplaats wordt gekozen
en bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Ingrid Opdebeek
kantoor houdend te 2630 Aartselaar
Karel van de Woestijnelaan 7

tegen:

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de minister
van Mobiliteit
die woonplaats kiest bij
de FOD Mobiliteit en Vervoer
Juridische Dienst
gevestigd te 1210 Brussel
City Atrium
Vooruitgangstraat 56
en bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Bart Van Hyfte en Laurent Delmotte
kantoor houdend te 1060 Brussel
Gulden Vlieslaan 77

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 20 januari 2017, strekt tot de schorsing van de tenuitvoerlegging van:

“1. de beslissing van de FOD Mobiliteit en Vervoer [van] 16 november 2016 tot het schrappen van de SV4 series van de VA erkenning met referentie VA94/03 van [de bvba Styl Aviation][...];

2. de beslissing van de FOD Mobiliteit en Vervoer [van] 25 november 2016 waarbij de voormelde beslissing [van] 16 november 2016 wordt ‘bevestigd’ [...].”

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Luc Vermeire heeft een verslag opgesteld.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 26 juni 2017.

Staatsraad Bruno Seutin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Ann Coolsaet, die verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Bart Van Hyfte, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Luc Vermeire heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven, behoudens wat de vraag tot anonimisering betreft.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. De verzoekende partij is een erkende technische dienst voor onderhoudswerkzaamheden van luchtvaartuigen. Zij beschikt over een erkenning (erkenningsnummer VA94/03) voor het uitvoeren van onderhoudswerken op

vliegtuigen niet gebruikt in het handelsverkeer, onder meer voor “Stampe” “SV4 series”. Deze erkenning is verleend door de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (hierna: FOD Mobiliteit en Vervoer) met toepassing van artikel 22 van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 ‘tot regeling der luchtvaart’. Ze werd voor het eerst verleend op 16 januari 1995 en is het laatst gereviseerd op 6 maart 2015.

3.2. Op 18 oktober 2016 voert E.D., technisch deskundige, van het directoraat-generaal Luchtvaart (hierna: DGLV) een inspectie uit, genaamd “In Depth Survey” (hierna: IDS), op een luchtvaartuig met inschrijving onder het nummer OO-GWB in het luchtvaartuigregister, van het model SV4B te Deurne.

In het kader van deze IDS wordt een checklist ingevuld. Dit leidt tot een inspectierapport van 9 november 2016 met *in fine* de volgende negen “findings” of bevindingen volgens het rapport van “level” of niveau 1 met betrekking tot de staat van het onderhoud van het luchtvaartuig:

Product survey - In depth survey				OO-GWB		
				ICAO vervaldatum/ Expiration :		22/05/2017
<u>Findings</u>						
Findings :						
Each finding must be recorded whether it has been rectified or not and must be identified by a simple cross reference to the used checklist.						
All findings must be copied in writing to the organisation for the necessary corrective action.						
Level 1 findings need be corrected before next flight .						
Level 2 findings need to be corrected within an appropriate timescale , as defined by the BCAA inspector.						
				Corrective action		
Nr.	KRE	LEVEL	DESCRIPTION	DUE DATE	DATE CLOSED	REFERENCE
1	KRE03	1	Inverted Fuel system: CRS WO 83.16 indicated as " Inverted system connection repaired", actual not repaired only blocked off with safety wire	25/10/2016		
2	KRE06	1	Inverted Fuel system: CRS WO 83.16 installation of safety wire isn't in relation with the design	25/10/2016		
3	KRE06	1	Trim Elevator on CRS WO 83.16 indicated as repaired, tin solder on steel isn't an approved method and repair	25/10/2016		
4	KRE11	1	LH & RH tire replace by CRS WO 83.16. un straight position of Aircraft not marked during annual inspection, actual different of +/- 60mm less on RH MLG	25/10/2016		
5	KRE03	1	CRS WO 83.16 Oil service C/W and oil screen filters inspection C/W, no trace if auto-clean filter is inspected and cleaned. Actual a lot of dirt	25/10/2016		

			and elastic gasket particles in the oil filter. All oil hoses replaced during annual inspection "Auto-clean filter not cleaned?"			
6	KRE04	1	Use of elastic gasket packing isn't allowed or approved	25/10/2016		
7	KRE06	1	Chafing of the RH rudder pedal bracket through the fuselage, central pivot bolt play and no safety wire.	25/10/2016		
8	KRE06	1	Tail wheel central guidance nut, loose and no safety wire	25/10/2016		
9	KRE15	1	The general visual inspection during the product survey show's several findings not corrected at the annual inspection, Aircraft flew about 30 hours since Annual inspection May 2016	25/10/2016		
Level 1 : Immediate action required (Aircraft on ground) Level 2: Actions required before due date The corrective actions mentioned in this report are those given by the owner/VA organisation <u>during the product survey</u>						

Algemene opmerkingen - Remarques générales
Aanbevelingen/Recommandations
Besluit op de dag van inspectie - Conclusion du jour de l'inspection
De niveau 1 findings moeten voor de due date afgesloten worden

3.3 Met een brief van 16 november 2016 deelt het DGLV aan de verzoekende partij mee dat naar aanleiding van de IDS uitgevoerd op het toestel OO-GWB, een SV4B met SN 1171, “meerdere ernstige fouten [werden] vastgesteld met betrekking tot de vorige onderhoudsbeurten, en dan meer specifiek met de annual/100u inspectie die eerder dit jaar in uw organisatie heeft plaatsgevonden”.

Deze brief luidt als volgt:

“Onze diensten hebben een In Depth Survey (IDS) uitgevoerd op het toestel OO-GWB, een SV4B met SN 1171. Naar aanleiding van deze IDS hebben wij meerdere ernstige fouten vastgesteld met betrekking tot de vorige onderhoudsbeurten, en dan meer specifiek met de annual/100u inspectie die eerder dit jaar in uw organisatie heeft plaatsgevonden.

In bijlage kan u een lijst van findings vinden die wij naar de eigenaar verstuurd hebben.

Gelet op het feit dat vele van deze bevindingen duidelijke inbreuken zijn op uw interne procedures en de regelgeving algemeen, heeft het DGLV beslist over te gaan tot maatregelen op de VA erkenning van Styl Aviation met referentie VA 94/03, alsook tot maatregelen betreffende de PART 66 licentie van [B.B.] die het onderhoud uitvoerde en aftekende.

In toepassing van Art 22 § 2 van het KB van 15 maart 1954, zal het DGLV overgaan tot het schrappen van de SV4 series van uw VA erkenning met referentie VA 94/03. U heeft tot 25 november 2016 om eventuele tegenargumenten aan te leveren.

Wat betreft de PART 66 erkenning van [B.B.], heeft onze dienst een intern advies naar de Directie Licenties verstuurd. Deze dienst zal de nodige acties ondernemen naar [B.B.).”

Dat is de eerste bestreden beslissing.

3.4. Met een brief van 17 november 2016 antwoordt de verzoekende partij hierop als volgt:

“Wij melden U goede ontvangst van Uw schrijven van dd. 16/11/2016. Met dit schrijven verwerpen wij de onjuiste en niet-gefundeerde aantijgingen en protesteren dan ook formeel Uw schrijven.

Hierbij een toelichting in recht en in rede.

1 Toelichting in recht

In antwoord op de uitgevoerde In Depth Survey:

Alle antwoorden op de opmerkingen zijn tot stand gekomen na onze interpellatie van de betrokken techniker B.B.

Algemene opmerkingen:

- De Survey inspectie werd uitgevoerd ongeveer 30u vlieguren en 5 maanden na de jaarlijkse inspectie uitgevoerd door onze diensten.
- Het vliegtuig was dus geruime tijd buiten onze controle en toezicht en was dus onder de controle van de eigenaar en een concurrerende onderhoudsfirma.
- Het vliegtuig werd luchtwaardig afgeleverd. Dit blijkt ook uit het feit er sindsdien geen klachten waren van de eigenaar.
- Het vliegtuig werd tijdens deze periode na de inspectie en voor de In Depth Survey intensief gebruikt voor de opleiding van de eigenaar die nog geen ervaring had op dit soort toestellen.
- Op de 30 uren vlucht die het toestel sinds de jaarlijkse keuring heeft uitgevoerd werd er zeker 15 à 30 liter olie bijgevoerd. Wij kunnen geen verantwoordelijkheid dragen voor de gebruikte olie, al dan niet gecontamineerd.
- De Survey had plaats in Antwerpen bij een concurrerende firma, zonder onze aanwezigheid. *De facto* werden wij dus in de onmogelijkheid gesteld om tegensprekelijk bewijs te kunnen leveren
- Finding 1 en Finding 2 hadden kunnen samengevoegd worden daar ze over hetzelfde feit gaan

- Finding 9 is gewoon een herhaling en geen extra feit
- Tevens maken wij voorbehoud over het feit of alle punten wel effectief Level 1 feiten zijn.

Finding Nr 1

Noch bij voorgaande inspecties en noch bij de jaarlijkse inspectie werd er door B.B. safety wire geïnstalleerd. Het toestel heeft onze werkplaats correct verlaten.

Finding Nr 2

Deze finding verwijst naar een Finding 1 en is dus geen losstaande finding. Wat betreft de grond van de finding verwijzen wij naar ons antwoord op Finding 1.

Finding Nr 3

Volgens onze techniker is de gebruikte procedure correct toegepast. Uit navraag bij verschillende specialisten blijkt dat het gebruik van tin het correcte materiaal is. Wij hadden dan ook graag vernomen van jullie inspecteur op basis van welke voorschriften en artikelen hij concludeert dat tin niet mocht gebruikt worden.

Finding Nr 4

Het toestel was bij de keuring binnen de limieten tijdens jaarkeuring, en dit conform de Maintenance Manual. Tevens verwijzen wij ook naar onze algemene opmerking die hier van toepassing is.

Finding Nr 5

De Auto-clean filter cleaning was nog niet 'Due' bij jaarkeuring. Volgens de Maintenance Manual van Gypsie Major is de service interval 300 vlieguren. Volgens de door het DGL gekeurde schedule is dit 100 uur. Tevens verwijzen wij ook naar onze algemene opmerking die hier van toepassing is.

Finding Nr 6

De conclusie van jullie inspecteur vinden wij nergens terug in de Maintenance Manual van Gypsie Major. Er staat nergens in vermeld dat de gebruikte materialen niet mogen toegepast worden.

Finding Nr 7

Tijdens de inspectie was de speling binnen de limieten. De Safety wire was correct geïnstalleerd. Tevens verwijzen wij ook naar onze algemene opmerking die hier van toepassing is.

Finding Nr 8

De Safety wire was correct geïnstalleerd. Het zou ons niet verwonderen mocht deze verwijderd zijn geweest na de inspectie aangezien het toestel stroever draait met de borging op een correcte manier geplaatst. Een leek zou inderdaad moeilijkheden ondervinden om het toestel correct te manoeuvreren. Gelukkig hebben wij voldoende ervaring met deze toestellen. Tevens verwijzen wij ook naar onze algemene opmerking die hier van toepassing is.

Finding Nr 9

Dit is geen extra finding. Zie ook algemene opmerking.

Conclusie

De algemene teneur van het rapport is vaag, niet onderbouwd, zonder bewijslast en houdt geenszins rekening met het feit dat er verscheidene handelingen kunnen gebeurd zijn aan het toestel sinds het ons atelier heeft verlaten. Indien het bestuur toch van mening is dat de findings aan ons kunnen worden

verweten dan verzoeken wij U ons de volledige gedetailleerde bewijslast over te maken zodat de rechtbank daar haar oordeel kan over vellen.

2 Toelichting in rede

Iedere burger of bedrijf mag verwachten dat de overheid zich neutraal opstelt als toezichthouder op openbare dienstverlening, zaken en handelingen. De toezichthouder heeft als opdracht, onder toezicht van de minister en dus het verkozen parlement, de verplichting toezicht te houden en aan haar eigen diensten de regelgeving toe te passen die zij de bevolking en bedrijven oplegt.

Wij dienen echter in feiten vast te stellen dat de dienst Mobiliteit en Vervoer ons bedrijf reeds tweemaal op een onrechtmatige manier heeft benadeeld. De eerste maal (zie bijlage) raad het departement aan een concurrerend bedrijf in te schakelen voor een herstelling aan een luchtvaarttoestel van nota bene onze klant. Dit is helemaal niet correct daar wij als bedrijf over de nodige kennis, erkenningen, expertise en materiaal beschikken om dit uit te voeren.

Op een ander luchtvaarttoestel, registratienummer OO-ERD, werd ons bedrijf eveneens benadeeld. Gedurende verscheidene jaren werd de jaarlijkse keuring (Airworthiness Review Certificate) op dit toestel uitgevoerd door het Bestuur van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Begin 2016 heeft onze organisatie op basis van onze bevoegdheden de jaarlijkse keuring van dit toestel uitgevoerd. Tot onze grote verbazing werd tijdens de keuring vermeld dat de handleidingen niet voldoen, nota bene dezelfde handleidingen die het bestuur zelf heeft goedgekeurd al die jaren. U begrijpt dan ook dat wij duidelijk van mening zijn dat er hier sprake kan zijn van partijdigheid vanwege de diensten Mobiliteit en Vervoer.

Dit is dus de derde maal in hoofde van éénzelfde persoon (E.D.) binnen het bestuur dat er ons inziens sprake is van benadeling. Er kunnen dus weldegelijk serieuze vragen gesteld worden bij de laatste In Depth Survey;

- Een survey die bijna 5 maand na onze inspectie plaatsvond
- Het toestel niet bij ons gestald staat dus geen gecontroleerde omgeving
- De nieuwe eigenaar ruim 30 uren heeft gevlogen (toestel dat ruim 60 jaar oud is!)
- De nieuwe eigenaar nog geen ervaring had op dit type toestel

U begrijpt dan ook wel dat ons niets kan verweten worden daar de huidige eigenaar of een concurrerend bedrijf allerhande niet-gedocumenteerde handelingen gedurende die tijdspanne had kunnen uitvoeren.

3 Conclusie

Wij verwachten van de dienst Mobiliteit en Vervoer de volgende rechtzettingen en toelichtingen:

1. Terugtrekking van Uw schrijven LA/TEC/TR/2016-1541
2. Vrijwaring van onze erkenning en de erkenning van onze geviseerde mekaniker
3. Een intern onderzoek naar het vermeend machtsmisbruik of misbruik van positie
4. Een intern onderzoek naar het lekken van gevoelige informatie naar concurrerende bedrijven in onze sector

In ondergeschikte orde melden wij U tevens dat we nog steeds over 2 certifying staff beschikken die een VA erkenning met SV4 in hun bezit hebben.

Met andere woorden is er geen rechtsbasis om de SV4 series van onze VA erkenning in te trekken daar wij nog steeds in regel zijn.
[...].”

3.5. Op 23 november 2016 heeft een vergadering plaats waarop de verwerende partij en de verzoekende partij elk hun bevindingen verder kunnen toelichten.

3.6. In een brief van 25 november 2016 stelt het DGLV dat zij “een aantal zaken [wenst] toe te lichten, alsook een aantal zaken [wenst] te weerleggen”. Deze brief luidt als volgt:

“In antwoord op uw schrijven van 17 november 2016 wensen wij een aantal zaken toe te lichten, alsook een aantal zaken te weerleggen.

Het DGLV is overgegaan tot een In Depth Survey van het toestel OO-GWB na bezorgdheden van de eigenaar van het toestel. Het DGLV heeft zelf een rapport opgesteld over de toestand van het toestel. Dat dit toestel niet in uw onderhoudsbedrijf stond of dat u niet aanwezig was tijdens deze inspectie is niet relevant. Het DGLV voert zijn inspecties steeds individueel en onpartijdig uit.

De bevindingen die vastgesteld zijn werden uitvoerig besproken binnen de directie Techniek, waarna geconcludeerd werd dat er tijdens het vorige jaarlijkse onderhoud ernstige fouten gemaakt werden. Dit is de reden tot de verdere acties die nu ondernomen worden.

Aangezien u de bevindingen van het DGLV als te vaag beschouwd hebben wij deze toegelicht tijdens een vergadering op 23 november 2016, waarop u aanwezig was. In bijlage van deze brief sturen wij u tevens een meer gedetailleerd rapport.

In verband met uw opmerkingen betreffende het in twijfel trekken van de onpartijdigheid van het DGLV kunnen wij niet akkoord gaan met uw insinuaties. Indien u bedenkingen heeft betreffende eerdere voorvallen, dan kan u ons daar steeds over inlichten, maar deze zijn niet relevant voor dit rapport.

Een survey kan plaatsvinden op eender welk moment, dus ook 5 maand na uw inspectie. Het is trouwens de taak van het DGLV, zoals u die zelf in uw brief reeds aanhaalt, om bij indicaties van eventuele problemen een onafhankelijk en onpartijdig onderzoek in te stellen.

Dat het toestel niet in uw bedrijf gestald staat heeft geen invloed op de bevindingen betreffende de uitgevoerde werken.

Dat de eigenaar geen ervaring had op dit toestel en sinds het onderhoud reeds 30u gevlogen heeft is ook niet relevant voor de bevindingen in het rapport van het DGLV.

Als conclusie kunnen wij u dus melden dat

1. wij ons schrijven met referentie LA/TEC/TR/2016-1541 bevestigen;

2. de limitatie van de VA erkenning bevestigen en u in bijlage de aangepaste versie toesturen zonder de SV4 series. Het dossier betreffende [B.B.] zal behandeld worden door de Directie Licenties;
3. er geen enkele indicatie is van machtsmisbruik of misbruik van positie;
4. er geen enkele indicatie is betreffende het lekken van gevoelige informatie naar concurrerende bedrijven in uw sector.

Wat betreft het beperken van uw VA erkenning kunnen wij u melden dat een Certifying staff binnen een bedrijf steeds tekent in naam van dit bedrijf. Het is aan het bedrijf om effectieve procedures in plaats te hebben die mogelijke persoonlijke fouten vermijdt en eventueel verbetert. Het feit dat de vastgestelde feiten konden gebeuren duidt op een duidelijke tekortkoming van het toezicht binnen uw bedrijf. Het is dan ook onze plicht om hierop actie te ondernemen. Het feit dat er nog Certifying Staff zijn voor de SV4 is bijgevolg niet relevant.”

Dat is de tweede bestreden beslissing.

De volgende “Opsomming van de vastgestelde bevindingen op het toestel OO-GWB tijdens de IDS161018” wordt bij deze brief gevoegd:

“1. Het toestel staat niet level. Het rechterlandingsgestel zakt veel verder door dan het linker. Bij nazicht blijkt dat in het rechterlandingsgestel 10 blokken zitten ipv de voorgeschreven 9, en dat deze blokken volledig verduurd zijn, alsook niet meer de vereiste dikte hebben. Het is duidelijk dat hier reeds geruime tijd geen correcte inspectie meer op gebeurd is alhoewel dat dit steeds afgetekend werd.

2. Het inverted fuel system wordt beschreven als gerepareerd in de CRS van WO 83.16. Dit is echter niet het geval, het systeem werd eerder gedeactiveerd zonder dit vermelden.

3. In de autocleanfilter werd een grote hoeveelheid verontreiniging gevonden. Deze lijkt sinds lange tijd niet meer geïnspecteerd en schoon gemaakt. Er werd een grote hoeveelheid vloeibare pakking in teruggevonden. Deze pakking is niet de pakking die voorgeschreven wordt en heeft hier gezorgd voor een verontreiniging van de olie.

4. Er zit een buitensporige speling op de as van het staartwiel omwille van een losse aanslagmoer die bovendien niet geborgd is. Dit is blijkbaar niet opgemerkt bij de werken uitgevoerd aan het staartwiel.

5. Er zit een buitensporige zijwaartse speling op het landingsgestel. Dit werd niet opgemerkt bij de inspectie alhoewel beide banden vervangen werden.

6. Er zit een buitensporige speling op het voetenstuur (duidelijke sporen hiervan zijn zichtbaar op de houtstructuur) doordat de pen/bout niet vast stond, er geen borging aanwezig was (al geruime tijd aangezien het gat voor de borging door verf toe zat), en geen smering gebeurde aangezien de smeernippel niet toegankelijk was.

7. Voor de reparatie van de trimkabel tijdens het laatste onderhoud werd een gat gemaakt in de houten stru[c]tuur van de cockpit in plaats van dit via het

doek te doen. Verder is de herstelling van het trimsysteem slecht uitgevoerd aangezien deze alweer gelost is.

8. In de onderhoudshistoriek is er de voorbij jaren geen indicatie van vervangen packingen, gaskets of enige andere dichting, alhoewel dat gezien de vervangen onderdelen, dit duidelijk had moeten gebeuren.

Nog een aantal andere defecten werden vastgesteld waarvan niet duidelijk is of deze een oorzaak hebben tijdens het vorige onderhoud, of die op dat moment hadden vastgesteld moeten worden. Deze maken dan ook geen deel uit van deze brief.”

Bij de brief wordt ook nieuw “bewijs van erkenning” “revisie 23 november 2016” gevoegd.

IV. Pleitnota en aanvullende stukken

4.1. De voorlaatste werkdag voor de terechtzitting heeft de verzoekende partij een omstandige pleitnota neergelegd met bijbehorende stukken.

4.2. De verwerende partij verwijst met betrekking tot die pleitnota naar de rechtspraak van de Raad van State.

5.1. De procedureregeling in schorsingszaken voorziet niet in de neerlegging van een pleitnota, zodat de Raad van State de nota dan ook niet als een processtuk in zijn beoordeling moet betrekken.

Gezien als de neerslag van het mondelinge pleidooi op de terechtzitting, kan een dergelijk stuk wel bijdragen tot het begrijpen van die uiteenzetting. Aangezien de pleitnota vóór de zitting aan de Raad, het auditoraat en de verwerende partij is meegedeeld, heeft ze zelfs de behandeling van de zaak ter terechtzitting kunnen bespoedigen.

5.2. Zoals hierna zal blijken, wordt de vordering tot schorsing ingewilligd omdat het tweede middel ernstig wordt bevonden en de zaak spoedeisendheid is. De aanvullende stukken die door de verzoekende partij zijn neergelegd ondersteunen haar vordering. Om de reden uiteengezet bij de bespreking van de

spoedeisendheid (*sub* 12), mogen deze aanvullende stukken, rekening houdend met de concrete omstandigheden van deze zaak, bij het debat worden betrokken.

V. Ontvankelijkheid van de vordering wat de eerste bestreden beslissing betreft

Uiteenzetting van de exceptie

6. De verwerende partij werpt op dat in zoverre de vordering tot schorsing gericht is tegen de eerste bestreden beslissing – dit is de brief van 16 november 2016 – de vordering niet ontvankelijk is. Volgens haar betreft die beslissing slechts een niet-definitieve beslissing die geen rechtsgevolgen creëert. In de brief van 16 november 2016 deelt zij slechts haar bevindingen mee met betrekking tot de fouten in het onderhoud die werden vastgesteld in gevolge inspectie op het toestel OO-GWB, alsook haar intentie om een administratieve maatregel van gedeeltelijke schrapping van de erkenning van verzoekster te nemen. Tevens werd aan verzoekster de mogelijkheid geboden om haar verweer te formuleren.

Beoordeling

7.1. Een beroep tot nietigverklaring moet krachtens artikel 14, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State een administratieve rechtshandeling tot voorwerp hebben. Onder een rechtshandeling in de zin van de voormelde bepaling moet een handeling worden verstaan waarbij wordt beoogd rechtsgevolgen te doen ontstaan of te beletten dat ze tot stand komen, met andere woorden waarbij wordt beoogd wijzigingen aan te brengen in een bestaande rechtsregel of rechtstoestand, dan wel een zodanige wijziging te beletten. Om ontvankelijk te zijn moet het beroep een handeling tot voorwerp hebben die zelf rechtsgevolgen sorteert en die onmiddellijk en rechtstreeks nadeel berokkent aan de verzoekende partij.

7.2. Ondanks de formulering lijkt de brief van 16 november 2016 slechts een mededeling van het voornemen van een beslissing te zijn, waartegen de verzoekende partij nog bezwaar kan indienen.

De voorliggende vordering tot schorsing lijkt dan ook niet ontvankelijk in zoverre deze is gericht tegen de eerste bestreden beslissing aangezien deze geen aanvechtbare beslissing is.

8. De exceptie vertoont voldoende ernst zodat ze in de huidige stand van de procedure wordt bijgevalen.

VI. Schorsingsvoorwaarden

9. Krachtens artikel 17, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan de schorsing van de tenuitvoerlegging slechts worden bevolen onder de dubbele voorwaarde dat de zaak te spoedeisend is voor een behandeling ervan in een beroep tot nietigverklaring en indien minstens één ernstig middel wordt aangevoerd dat de nietigverklaring van de akte of het reglement *prima facie* kan verantwoorden.

VII. Spoedeisendheid

Standpunt van de partijen

10.1. De verzoekende partij motiveert de spoedeisendheid van haar vordering als volgt:

“Ten gevolge van de bestreden beslissingen verliest verzoeker het onderhoud op vijf toestellen bij gebrek aan erkenning om nog langer het onderhoud van dit type van toestellen te verzorgen. De eerste klant is reeds vertrokken en de andere zullen onvermijdelijk (moeten) volgen: gelet op het gebrek aan erkenning mag immers geen onderhoud aan dat type van toestellen worden uitgevoerd. Daar deze klanten ook nog andere vliegtuigen hebben, zal verzoeker ook het onderhoud op die andere toestellen verliezen (waarvoor verzoeker nog wel over een erkenning beschikt) omdat de eigenaars uiteraard één onderhoudsfirma

verkiezen voor al hun toestellen. De economische schade is dan ook bijzonder groot: de omzet in 2016 en 2015 bedroeg 45.654,48 euro voor de toestellen waarvoor de erkenning is ingetrokken en de andere toestellen van de betrokken klanten waarvan het onderhoud met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid bij een concurrent zal worden uitgevoerd [...]. In verhouding tot de jaaromzet is dit een groot bedrag [...]. Hoewel dit financiële schade is, die in de regel herstelbaar is, dreigt die financiële schade in casu onherroepelijk te worden. Zelfs indien de bestreden beslissingen worden vernietigd, zullen op dat ogenblik de klanten allen vertrokken zijn met al hun vliegtuigen. Indien zij tevreden zijn over de nieuwe onderhoudsfirma gaan zij niet opnieuw met al hun vliegtuigen terugkeren. Inmiddels heeft verzoeker ook een grote aanbesteding misgelopen die een verwachte omzet van 250.000 euro per jaar met zich zou brengen [...]. De enige reden waarom verzoeker deze aanbesteding misliep is omdat de potentiële klant lucht had gekregen van de bestreden beslissingen waardoor verzoeker niet meer als betrouwbaar werd beschouwd.

Door de bestreden beslissingen wordt de leefbaarheid van de verzoekende partij als onderhoudsfirma bijzonder problematisch, zo niet onmogelijk. Wanneer het geleden nadeel onoverbrugbaar is tot aan de uitspraak over het annulatieberoep is er sprake van spoedeisendheid.

Daarenboven verliest verzoeker veel geloofwaardigheid en leidt hij dus ook grote imagoschade. De luchtvaart is een kleine wereld en het luchtvaartonderhoud is gebaseerd op vertrouwen. Niemand wil zijn vliegtuigen laten onderhouden door een firma ten aanzien van wie de FOD Mobiliteit en Vervoer ernstige inbreuken heeft vastgesteld, ook al betwist verzoeker dit. Er doen nu reeds geruchten de ronde over het ‘binnenvallen’ van de FOD bij verzoeker en het intrekken van de erkenning van verzoeker bij belangrijke klanten met alle schadelijke gevolgen van dien. Verzoeker is trouwens werkzaam in de sector sinds 1985 en dus een ‘vaste waarde’ in de sector, wat de imagoschade enkel maar groter maakt. De imagoschade is geen morde schade die kan worden goedge maakt door een later vernietigingsarrest; tegen dan is immers iedereen op de hoogte en zijn de klanten vertrokken naar een concurrent om nooit meer terug te keren. De imagoschade heeft trouwens niet enkel een moreel, maar ook een materieel aspect daar zij onmiddellijk leidt tot onomkeerbaar klantenverlies.”

10.2. Op de terechtzitting benadrukt de verzoekende partij dat de gevolgen van de tweede bestreden beslissing inderdaad zo dramatisch zijn als door haar werd gevreesd, maar waarvan bij het indienen van het verzoekschrift nog maar beperkte bewijzen waren.

Zij legt aanvullende stukken neer die volgens haar de bijzonder ernstige financiële gevolgen van de bestreden beslissing sinds het indienen van het verzoekschrift aantonen. Zo blijkt dat sinds de tweede bestreden beslissing zij het

onderhoud verloor op tweeëntwintig toestellen op de ongeveer zeventig toestellen waarvan het onderhoud vóór die beslissing werd verzekerd. Meer bepaald zijn de eigenaars van de zes SV4-toestellen noodgedwongen vertrokken naar een concurrent en hebben zij ook hun andere toestellen meegenomen, zoals door haar werd gevreesd. Het betreft veertien toestellen. Daarnaast zijn er nog acht toestellen waarvan het onderhoudscontract op de vervaldag eveneens werd opgezegd. Die eigenaars zijn reeds jarenlang klant bij de verzoekende partij en uit de opzegbrieven blijkt volgens de verzoekende partij dat zij tevreden waren over de dienstverlening en zelfs dat zij hun beslissing hebben gewikt en gewogen.

Volgens de verzoekende partij bedraagt het financiële omzetverlies inmiddels ongeveer 150.000 euro per jaar en is het einde nog niet in zicht. Er wordt immers gewerkt met contracten met een jaarlijkse vervaldag, waarop die contracten kunnen worden beëindigd. Die vervaldag verschilt uiteraard naargelang de klant en er zijn nog vervaldagen in het vooruitzicht waarvoor zij nog opzeggingen vreest te zullen ontvangen. De gevolgen van de bestreden beslissing moeten dan ook onverwijld worden gestopt door een schorsing van de bestreden beslissing om te vermijden dat ook de andere klanten nog vertrekken, anders is het financieel evenwicht en het voortbestaan van de verzoekende partij in het gedrang.

Ten slotte benadrukt de verzoekende partij dat deze financiële gegevens het nauwe verband onderstrepen met de morele schade die zij lijdt. Zij lijdt immers gezichtsverlies en zware reputatieschade omdat niemand zijn vliegtuig wil laten onderhouden bij een onderneming wiens vergunning ten dele is ingetrokken wegens vermeende zware fouten die de vliegwaardigheid in het gedrang brengen. Volgens haar is dit de enige verklaring voor het spectaculaire klantenverlies.

Zij besluit dat alleen een schorsing kan verhinderen dat zij onherstelbare gevolgen ondergaat.

11.1. De verwerende partij is van oordeel dat de verzoekende partij niet getuigt van de vereiste spoedeisendheid om de schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing te bevelen. Zij licht dit in haar nota toe als volgt:

“Vooreerst dient te worden vastgesteld dat de bestreden beslissing haar ter kennis werd gebracht bij brief van 25 november 2016 en dat zij niettemin nog bijna twee maanden heeft gewacht alvorens haar vordering tot schorsing en haar beroep tot nietigverklaring in te stellen.

Niettemin was ook toen reeds in november 2016 de door haar thans ingeroepen, beweerde economische- en imagoschade vast te stellen of minstens te voorzien.

Niettemin heeft zij nog bijna twee maanden gewacht, wat de ernst van de ingeroepen spoedeisendheid sterk doet relativiseren.

[...]

In de tweede plaats dient te worden vastgesteld dat op basis van de stukken dewelke verzoekster zelf voorlegt, het onderhoud van het type toestellen waarop de bestreden beslissing dd. 25 november 2016 betrekking heeft, slechts een beperkt aandeel van de totale omzet van verzoekster vertegenwoordigt.

Uit de cijfers van verzoekster inzake de omzet van 2015 en 2016 blijkt dat de jaarlijkse omzet $\pm$ 22.500 € bedraagt, wat slechts een fragment is van de totale omzet van verzoekster en wat de vrees inzake de toekomstige leefbaarheid van verzoekster ongeloofwaardig maakt.

Bovendien is deze vrees puur hypothetisch en betreft het een louter financieel nadeel, wat in principe niet de toepassing van de schorsingsprocedure kan verantwoorden.

Verzoekster maakt bovendien geenszins aannemelijk dat dit financiële nadeel zo omvangrijk is dat zij de duur die een annulatieprocedure in beslag neemt, onmogelijk zal kunnen overbruggen.

[...]

Wat betreft de beweerde imagoschade dient te worden vastgesteld dat verzoekster geen enkel bewijsstuk voorlegt en zich louter baseert op veronderstellingen omtrent de mogelijke ruchtbaarheid dewelke zou worden gegeven aan de bestreden beslissing dd. 25 november 2016.

Ook deze beweerde schade is derhalve louter hypothetisch en gebaseerd op veronderstellingen.

Bovendien verduidelijkt verzoekster geenszins *in concreto* waarom de vermeende imagoschade niet kan worden goedgeemaakt door een eventueel tussen te komen vernietigingsarrest.”

11.2. Op de terechtzitting stelt de verwerende partij nog dat de stukken die de verzoekende partij bijbrengt, ofwel reeds gekend waren op het ogenblik van het indienen van de vordering tot schorsing, ofwel geen bewijs leveren dat het voortbestaan van de verzoekende partij in gevaar is. Zij voegt daaraan toe dat in de

opzeggingsbrieven geen reden wordt opgegeven waarom de bewuste eigenaars een opzeg hebben gegeven. Volgens de verwerende partij is er te veel onduidelijkheid over het zogenaamde financiële verlies van de verzoekende partij waardoor dit niet aannemelijk lijkt.

Beoordeling

12. Een verzoekende partij die de schorsing van de tenuitvoerlegging van een bestreden beslissing beoogt te verkrijgen, is ertoe gehouden in haar verzoekschrift een op de omstandigheden van haar zaak betrokken uiteenzetting op te nemen die ziet op de voorwaarde van de spoedeisendheid en waarin zij aan de hand van concrete, precieze en dienstige gegevens uitlegt in welke mate zij onherroepelijke schadelijke gevolgen zou ondergaan indien het resultaat van het beroep tot nietigverklaring zou moeten worden afgewacht.

In beginsel kan de Raad van State daarbij alleen rekening houden met hetgeen over de spoedeisendheid in het verzoekschrift of de daarbij gevoegde stukken wordt uiteengezet en gestaafd. Evenwel kan hij toch rekening houden met feiten die reeds gedeeltelijk een aanvang hebben genomen vóór het indienen van de vordering tot schorsing maar die zich ten volle zijn beginnen te reveleren na de indiening van het verzoekschrift en die door de verzoekende partij kunnen worden gestaafd door aanvullende stukken.

Deze aanvullende stukken zijn bovendien vooraf aan de verwerende partij meegedeeld en die heeft op deze stukken op de terechtzitting kunnen repliceren, zodat ook de rechten van verdediging zijn gewaarborgd.

13.1. De verzoekende partij steunt zich in hoofdzaak op het financiële verlies dat zij lijdt waardoor haar voortbestaan als onderneming in het gedrang dreigt te komen om de behandeling bij spoedeisendheid te verantwoorden. Bovendien steunt zij op het imagooverlies ten gevolge van de tweede bestreden beslissing.

13.2. Het volstaat op zich niet een financieel nadeel in te roepen, om de behandeling bij spoedeisendheid te verantwoorden. Dit is uitzonderlijk anders, indien bijzondere redenen worden aangevoerd waaruit blijkt dat de omvang van dit financiële nadeel op de situatie van de verzoekende partij een zodanige impact heeft dat zij dit niet kan lijden tot de uitspraak ten gronde.

Als bijzondere redenen kunnen dan worden aangevoerd, de vaststelling dat de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing niet louter pecuniaire gevolgen veroorzaakt maar het bestaan of voortbestaan zelf of het financieel evenwicht van de verzoekende partij – die een rechtspersoon is – ernstig in gevaar brengt bij zoverre dat de nietigverklaring van de bestreden beslissing en het daaropvolgend rechtsherstel voor haar geen onmiddellijk nut meer kan hebben. Als een bijzondere reden kan ook worden aanvaard dat de activiteiten van de rechtspersoon zelf op een definitieve of moeilijk omkeerbare wijze in gevaar worden gebracht. In een specifieke concurrentiële marktomgeving valt niet uit te sluiten dat ernstige imagoschade voor een onderneming schier onomkeerbare schade veroorzaakt, die een latere nietigverklaring niet meer kan verhelpen.

Het valt dan echter aan de verzoekende partij toe daarvan zelf het bewijs aan te brengen, minstens door het voorleggen van concrete argumenten en gegevens en door het toelichten van de te verwachten gevolgen van de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing en dit alles gestaafd met verificerbare overtuigingsstukken.

13.3. De enkele omstandigheid dat de verzoekende partij de voorliggende vordering pas op het einde van de initiële beroepstermijn heeft ingesteld, noopt op zich niet tot de conclusie dat de vordering niet spoedeisend is. Volgens artikel 17, § 1, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan de schorsing immers “op elk moment worden bevolen”.

13.4. De verzoekende partij beweert dat haar voortbestaan als rechtspersoon wordt bedreigd door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing.

Uit de stukken die door de verzoekende partij zijn neergelegd blijkt dat zij sinds de tweede bestreden beslissing het onderhoud heeft verloren van tweeëntwintig toestellen op een totaal van zeventig toestellen waarvan zij het onderhoud vóór die beslissing verzekerde. De verzoekende partij toont aan dat dit verlies niet beperkt is tot zes toestellen van het type SV4 waarvoor zij de erkenning als technische dienst voor onderhoudswerkzaamheden heeft verloren door de tweede bestreden beslissing. Zoals zij reeds aangaf in haar verzoekschrift, is naderhand gebleken dat de eigenaars van de zes SV4-toestellen die noodgedwongen een beroep dienen te doen op een andere onderhoudsfirma, effectief ook hun andere toestellen – namelijk acht toestellen van een ander type – hebben meegenomen, zoals door de verzoekende partij werd gevreesd. Uit de aanvullende stukken van de verzoekende partij blijkt daarenboven dat voor nog acht andere toestellen ondertussen het onderhoudscontract is opgezegd. De bijzondere omstandigheid dat gewerkt wordt met contracten met een jaarlijkse vervaldag waarop de contracten kunnen worden beëindigd, wettigt *in casu* de vrees dat mogelijk nog andere contracten zullen worden opgezegd.

Voorts blijkt op het eerste gezicht uit de voorgelegde jaarrekening dat de omzet in het boekjaar 2015, 484.310 euro bedroeg. Uit de stukken van het dossier blijkt op het eerste gezicht dat het verlies van het onderhoud voor de tweeëntwintig toestellen thans op ongeveer 120.000 euro kan worden geraamd. Aangezien, zoals hiervóór reeds is aangegeven, de vrees gewettigd is dat mogelijk op verstrijken van de jaarlijkse vervaldag nog andere contracten kunnen worden opgezegd, mag worden aangenomen dat het omzetverlies nog kan toenemen.

13.5. In de mate dat de verzoekende partij verwijst naar het verlies van haar geloofwaardigheid en grote imagoschade, gaat het om een moreel nadeel dat

in beginsel geheel kan worden goedge maakt door een vernietigingsarrest en geen spoedeisende behandeling van de zaak in kort geding vergt.

In dit geval doet zich evenwel de bijzondere omstandigheid voor dat de luchtvaartsector waarin de verzoekende partij opereert, een markt betreft die gesteund is op vertrouwen, zoals de verzoekende partij redelijkerwijze aanvoert. In die omstandigheden kan worden aangenomen dat de reputatieschade welke voortvloeit uit de tweede bestreden beslissing, in ernstige mate bijdraagt aan het *sub* 13.4 vermelde klantenverlies.

13.6. De verzoekende partij maakt aldus aannemelijk dat ingevolge de tweede bestreden beslissing haar voortbestaan als technische dienst voor onderhoudswerkzaamheden zelf ernstig in gevaar wordt gebracht en dat een eventuele latere nietigverklaring en het daaropvolgende rechtsherstel voor haar geen onmiddellijk nut meer kan hebben.

14. In de gegeven omstandigheden is de schorsingsvoorwaarde van de spoedeisendheid vervuld.

VIII. Ernst van het tweede middel

Standpunt van de partijen

15.1. In een tweede middel voert de verzoekende partij de schending aan van “de formelemotiveringsplicht zoals vervat in de artikelen 2 en 3 van de Wet Motivering Bestuurshandelingen en artikel 22, § 2 KB 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart;[en] [...] van de materiëlemotiveringsplicht als beginsel van behoorlijk bestuur”.

Zij licht dit middel toe als volgt:

“Doordat: de bestreden beslissingen niet afdoende motiveren waarom de vastgestelde tekortkoming aan verzoeker toe te schrijven zijn, waarom geen

rekening werd gehouden met de opmerkingen van verzoeker geformuleerd na de eerste bestreden beslissing en dus waarom de beperking van de erkenning noodzakelijk was;

Terwijl: primo, de materiële motiveringsplicht vereist dat elke beslissing steunt op in rechte en in feite aanvaardbare motieven, die bovendien moeten kunnen worden teruggevonden in het administratief dossier; secundo, de Wet Motivering Bestuurshandelingen vereist dat in de beslissing zelf de juridische en de feitelijke overwegingen worden vermeld die aan de beslissing ten grondslag liggen en dat deze motivering ook afdoende moet zijn.

Toelichting van het middel

Nadat verzoeker in kennis werd gesteld van de eerste bestreden beslissing kreeg verzoeker de gelegenheid om ‘tegenargumenten’ aan te leveren.

In een brief van 17 november 2016 heeft verzoeker zich bijgevolg verzet tegen de onjuiste en niet gefundeerde aantijgingen. Verzoeker formuleerde de volgende bemerkingen:

‘[de verzoekende partij citeert vervolgens de brief van 17 november 2016 zie *sub* 3.4]’

Gelet op de omvang, de gedetailleerdheid en de pertinentie van dit verweer mocht een afdoende gemotiveerde eindbeslissing (de tweede bestreden beslissing) worden verwacht. Er moet echter worden vastgesteld dat de tweede bestreden beslissing totaal in gebreke blijft om de opgelegde maatregel afdoende te motiveren in het licht van dit verweer.

De rode draad in het verweer, met name dat het toestel tijdens de IDS niet bij verzoeker stond en verzoeker daarbij niet aanwezig was, wordt afgewimpeld als ‘niet relevant’ zonder te preciseren waarom dit niet relevant zou zijn. Zoals verzoeker heeft uiteengezet is dit in de concrete omstandigheden zeer relevant, daar derden (de eigenaar, de andere onderhoudsfirma die het toestel al vijf maanden onder zijn hoede had) handelingen hebben kunnen uitvoeren zonder medeweten van verzoeker (zie bv. de algemene opmerkingen en de opmerkingen bij finding nr. 8). Hierop wordt geen antwoord gegeven. De bestreden beslissing voert wel aan dat de IDS onpartijdig is uitgevoerd door het DGLV maar deze bemerking sluit geenszins uit dat voorafgaand aan de IDS het toestel door derden werd gemanipuleerd.

De tweede bestreden beslissing voert ook aan dat na bespreking van de vaststellingen werd besloten dat tijdens het vorige onderhoud ernstige fouten werden gemaakt. Deze redenering is fout want er valt geenszins uit te sluiten dat na het laatste onderhoud door verzoeker en voorafgaand aan de IDS het toestel door derden werd gemanipuleerd. Daarenboven werd het vliegtuig in die periode intensief gebruikt, wat een aantal van de ‘findings’ kan verklaren. Op dit nochtans fundamenteel onderdeel van het verweer wordt niet afdoende geantwoord. De werkelijkheid is dat de FOD Mobiliteit en Vervoer geenszins kan bewijzen dat de vastgestelde ‘findings’ toe te schrijven zijn aan verzoeker. Ook de materiële motieven voor de bestreden beslissing ontbreken dus.

De twijfels geuit over de onpartijdigheid van de inspecteur die de IDS uitvoerde worden eveneens weggewuifd als ‘niet relevant’ zonder verdere toelichting. Dit is geen afdoende formele motivering in het licht van de concrete gegevens die verzoeker had aangebracht.

De tweede bestreden beslissing voert verder aan dat de inspectie ook vijf maanden na het onderhoud kan gebeuren. Verzoeker spreekt dit niet tegen, maar de essentie van die opmerking is dat er in die vijf maanden veel gebeurd kan zijn en ook veel gebeurd is: bijzonder intensief gebruik van het toestel (30 vliegreun op vijf maanden tegenover 80 vliegreun de vijf-jaren ervoor), stalling bij en manipulaties door een andere firma, demontage door een derde voorafgaand aan de IDS, ... Hierop wordt in het geheel niet ingegaan, terwijl verzoeker de relevantie van die gegevens heeft aangetoond, zowel in de algemene opmerkingen als in de specifieke opmerkingen per ‘finding’.

Ook op de concrete bemerkingen bij de diverse ‘findings’ wordt totaal niet ingegaan in de bestreden beslissing. Zo heeft verzoeker formeel betwist ooit de in casu bedoelde safety wire te hebben geïnstalleerd (opmerkingen bij findings 1 en 2) [voetnoot: De hier bedoelde safety wire is een andere dan die waarvan sprake in de findings 7 en 8 die wel werd geïnstalleerd door verzoeker.]. Zo voert verzoeker zeer concreet aan dat het gebruik van tin wel correct is en wordt de verwerende partij uitgenodigd op basis van welke voorschriften en artikelen wordt besloten dat dit niet het geval is (opmerkingen bij finding 3). Verzoeker werpt ook op dat bij het jaarlijkse onderhoud een aantal limieten die een actie zouden hebben vereist nog niet werden bereikt (opmerkingen bij findings 4, 5, 7; bv. de autocleanfilter moest op dat moment nog niet worden gereinigd). Ook hier speelt het intensieve gebruik na het laatste onderhoud ongetwijfeld een belangrijke rol. Dat het gebruik van bepaalde materialen niet zou toegelaten zijn, werd door verzoeker betwist (opmerkingen bij finding 6). Verzoeker beklemtoonde dat de safety wire correct was geïnstalleerd en geeft zelfs een plausibele verklaring voor de verwijdering ervan door derden (opmerkingen bij findings 7-8). Bij wijze van conclusie wordt nogmaals gevraagd mee te delen waarop men zich baseert om de findings aan verzoeker toe te schrijven.

Op al deze concrete elementen werd niet het minste antwoord geformuleerd in de tweede bestreden beslissing en de eerste bestreden beslissing is al helemaal nietszeggend. De verwerende partij klampt zich eenvoudigweg vast aan de gedane vaststellingen zonder de moeite te doen om na te gaan of die wel noodzakelijk aan verzoeker zijn toe te schrijven en of er geen andere verklaringen mogelijk zijn, zoals het intensieve gebruik, de stalling en manipulaties door derden, enz. Er ligt geen enkele bewijs voor dat de vaststellingen aan verzoeker toe te schrijven zijn.

Ook de opmerking dat niet alle findings van level 1 zijn (wat de vliegwaardigheid van het toestel in het gedrang brengt) maar van level 2 of 3 (wat geen invloed heeft op de vliegwaardigheid) krijgt geen enkel antwoord in de tweede bestreden beslissing.

De formele motivering van de bestreden beslissingen blijft totaal in gebreke en de verwerende partij beschikt evenmin over een dossier waarin in rechte en in feite aanvaardbare motieven voor de bestreden beslissingen zijn terug te vinden. De formelemotiveringsplicht en de materiëlemotiveringsplicht zijn dan ook manifest geschonden.”

15.2. Op de terechtzitting benadrukt de verzoekende partij nog dat zij geen concreet tegenbewijs kon leveren daar zij nooit toegang kreeg tot het toestel,

zelfs niet tot de foto's, alsook dat tegenargumentatie over vastgestelde gebreken aan onderdelen van een vliegtuig niet *in abstracto* kan zonder zich *de visu* van die onderdelen en vermeende gebreken te vergewissen.

De verzoekende partij onderstreept ook nog dat het toestel niet alleen bij een concurrent stond, maar ook door die concurrent al was gedemonteerd vooraleer de inspecteur ter plaatse kwam. Volgens haar zet dit de weg open voor niet traceerbare manipulaties aangezien de gedemonteerde stukken geen serie-nummer bevatten. Zij stelt dat niet betwist kan worden dat het vliegtuig gedemonteerd was aangezien dit uit foto's blijkt en een dergelijke demontage veel tijd in beslag neemt.

16. De verwerende partij is van oordeel dat het tweede middel niet ernstig is en niet van aard is om *prima facie* de nietigverklaring te verantwoorden. Zij licht dit in haar nota toe als volgt:

“[...] Op de verweermiddelen, dewelke door verzoekster werden aangehaald in haar schriftelijk verweer van 17 november 2016, werd geantwoord in de brief houdende kennisgeving van de bestreden beslissing van 25 november 2016.

[...] Dat verzoekster niet aanwezig was bij de vaststellingen was, zoals gezegd, door geen enkele rechtsregel vereist. De inspectiediensten kunnen hun taak verrichten op elk ogenblik en ook in afwezigheid van de betrokkenen.

Ten onrechte stelt verzoekster dat geen motieven zouden voorliggen waaruit zou blijken dat de tekortkomingen aan het onderhoud aan haar toe te schrijven zijn.

Ook deze bewering is niet ernstig.

Uit de stukken die aan de inspectiediensten werden overgelegd blijkt dat verzoekster het jaarlijkse onderhoud van het desbetreffende luchtvaartuig verrichtte en deze ook factureerde aan de eigenaar.

Elk luchtvaartuig dient overeenkomstig artikel 24 van het luchtvaart-KB het voorwerp uit te maken van onderhoudswerkzaamheden volgens de modaliteiten vastgesteld door de Minister.

Het in uitvoering hiervan genomen Ministerieel Besluit van 2 augustus 1990 houdende vaststelling van de onderhoudswerken waaraan de luchtvaartuigen moeten onderworpen worden, van de modaliteiten tot indiening van de aanvraag tot vernieuwing van het bewijs van luchtwaardigheid evenals van de voor te leggen documenten teneinde het behoud van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen vast te stellen, volgt dat bij elk luchtvaartuig een individueel dossier moet worden gevoegd, waaruit de naleving van de regelgeving inzake onderhoudswerkzaamheden is nageleefd.

Uit de stukken met betrekking tot het desbetreffende luchtvaartuig is gebleken dat verzoekster belast was met deze onderhoudswerkzaamheden en deze ook effectief factureerde aan de eigenaar van het luchtvaartuig. Verzoekster betwist dit als dusdanig ook niet.

Verzoekster kan dan ook niet ernstig beweren dat zij niet belast was met het onderhoud van het luchtvaartuig.

[...] Van enige manipulatie door derden wordt evenmin het minste bewijs geleverd.

Dit geldt eveneens met betrekking tot de ‘twijfels’ dewelke verzoekster uit met betrekking tot de ‘onpartijdigheid van de inspecteur’.

Ook voor deze bewering wordt geen enkel bewijs geleverd.

[...] Ook op het verweer dat de inspectie plaatsvond vijf maanden na het laatste onderhoud, werd op gemotiveerde wijze geantwoord dat dit niet relevant is, gelet op het feit dat controles op de stand van het onderhoud op ieder moment kunnen plaatsvinden.”

Beoordeling

17.1. De artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’ verplichten de overheid in de akte de juridische en feitelijke overwegingen op te nemen die aan de beslissing ten grondslag liggen, en dit op een “afdoende” wijze.

Dat de motivering “afdoende” moet zijn, impliceert enerzijds dat de opgelegde motivering in rechte en in feite evenredig moet zijn met het belang van de genomen beslissing, en anderzijds dat zij draagkrachtig moet zijn, dit wil zeggen dat de motieven de beslissing moeten kunnen dragen. De beslissing dient duidelijk de redenen te vermelden waarop de overheid haar beslissing steunt.

17.2. Luidens artikel 22, § 2, derde lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 ‘tot regeling der luchtvaart’ wordt de erkenning van de technische onderhoudsdienst door de minister of zijn gemachtigde ‘onder opgaaf van redenen’ geweigerd, geschorst, ingetrokken of beperkt. Er wordt niet aangevoerd, noch wordt aangetoond dat met de woorden ‘onder opgaaf van redenen’ in een strengere motiveringsverplichting is voorzien dan hetgeen wordt voorgeschreven in de voornoemde wet van 29 juli 1991.

17.3. Het beginsel van de materiële motiveringsplicht houdt in dat iedere administratieve rechtshandeling moet steunen op motieven waarvan het feitelijk bestaan naar behoren bewezen is en die in rechte ter verantwoording van die handeling in aanmerking kunnen worden genomen.

18. De verzoekende partij betwist dat de “findings” bij de IDS zonder meer tekortkomingen aantonen door haar bij het jaarlijks onderhoud van vijf maanden eerder, onder meer gelet op het intensief gebruik van het toestel in kwestie en omdat manipulatie door derden in die periode niet uit te sluiten is aangezien het toestel niet meer bij haar was gestald, door een concurrent werd onderhouden en vóór de IDS al was gedemonteerd. Zij voert derhalve aan dat de tweede bestreden beslissing is gesteund op feitelijke gegevens die niet correct zijn.

19.1. Het wordt niet betwist dat het toestel op het ogenblik van de IDS bij een andere erkende technische dienst voor onderhoudswerkzaamheden – een concurrerende firma – was gestald, daar werd onderhouden en door die concurrerende firma al was gedemonteerd vooraleer de inspecteur ter plaatse is gekomen – dus voorafgaand aan de IDS. Bovendien blijkt uit de stukken van het dossier, dat de foto’s die als “ondersteunend materiaal” zijn gebruikt en die de bewuste gebreken moeten aantonen, op verschillende tijdstippen zijn genomen, namelijk op 17 oktober 2016 – dit is de dag voorafgaand aan de IDS – en op 18 oktober 2016 – de dag van de IDS.

Tevens blijkt – en dit wordt evenmin betwist – dat op de gedemonteerde stukken geen serienummer is aangebracht, wat *prima facie* de weg opent voor niet traceerbare manipulaties waardoor het bovendien niet uitgesloten is dat sommige van deze stukken – zoals door de verzoekende partij wordt aangevoerd – zelfs afkomstig kunnen zijn van een ander toestel.

Deze door de verzoekende partij op aannemelijke wijze aangebrachte gegevens kunnen twijfel doen rijzen of sommige “findings” en bevindingen wel onweerlegbaar aan de verzoekende partij kunnen worden toegeschreven.

De verwerende partij slaagt er niet in de opgeworpen onjuistheid van de feitelijke gegevens te ontkrachten zodat de door haar in aanmerking genomen gegevens de bestreden beslissing niet vermogen te onderbouwen.

19.2.1. Er kunnen bovendien ook vragen worden gesteld bij sommige “findings”, waardoor het voor de tweede bestreden beslissing niet voldoende duidelijk is dat ze steunt op draagkrachtige negen “findings”.

19.2.2. Zo wordt in verband met bevinding 2 ‘inverted fuel system’ gesteld (zie de ‘bevindingen’ in bijlage bij de tweede bestreden beslissing) – wat “finding” 1 en “finding” 2 lijken te zijn bij de IDS – dat is vastgesteld dat dit wordt beschreven als gerepareerd, terwijl het “eerder [werd] gedeactiveerd” zonder dit te vermelden.

In haar bezwaar van 17 november 2016 heeft de verzoekende partij echter gesteld dat het toestel de werkplaats van de verzoekende partij correct heeft verlaten en dat geen “safety wire” werd geïnstalleerd. In zoverre hiermee tevens wordt bedoeld dat er mogelijk achteraf manipulatie door derden was, wordt hierop in de bestreden beslissing niet concreet geantwoord. De passage in de bestreden beslissing dat het bewuste “toestel niet in uw bedrijf gestald staat [...] geen invloed [heeft] op de bevindingen betreffende de uitgevoerde werken” kan hierop niet worden betrokken.

19.2.3. Bij bevinding 3, wat “finding” 5 en “finding” 6 bij de IDS lijken te zijn, wordt met betrekking tot de autocleanfilter onder meer vermeld dat een grote hoeveelheid vloeibare pakking is teruggevonden die niet de pakking is die voorgeschreven wordt en die heeft gezorgd voor een verontreiniging van de olie.

In haar bezwaar van 17 november 2016 heeft de verzoekende partij gesteld dat de conclusie van de inspecteur wat de te gebruiken pakking betreft, niet terug vinden is in de “Maintenance Manual” van “Gypsie Major” en dat “[e]r [...] nergens in vermeld [staat] dat de gebruikte materialen niet mogen toe-

gepast worden”, alsook dat gelet op het intensieve gebruik na het onderhoud door de verzoekende partij, er olie is moeten worden toegevoegd. Op dit bezwaar wordt evenwel door de verwerende partij niet verder ingegaan.

19.2.4. Bevinding 7 met betrekking tot de “trimkabel” lijkt verband te houden met “finding” 3 in de IDS. Hierop heeft de verzoekende partij in haar bezwaar van 17 november 2016 gesteld dat volgens de eigen “technieker” de gebruikte procedure correct is toegepast, dat uit navraag blijkt dat “tin” het correcte materieel is en dat de verzoekende partij graag verneemt op basis van welke voorschriften en artikels de inspecteur concludeert dat tin niet mocht gebruikt worden. Op dit bezwaar wordt evenmin door de verwerende partij ingegaan.

19.3. Uit wat voorafgaat volgt dat op het eerste gezicht de tweede bestreden beslissing steunt op motieven die niet naar behoren bewezen zijn, niet draagkrachtig zijn en bijgevolg in rechte niet ter verantwoording van de tweede bestreden beslissing in aanmerking kunnen worden genomen.

20. Het tweede middel is in de aangegeven mate ernstig.

21. Er is voldaan aan de voorwaarden gesteld in artikel 17, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State die vervuld moeten zijn wil een vordering tot schorsing worden toegewezen.

IX. Anonimisering

22. Met toepassing van artikel 2 van het koninklijk besluit van 7 juli 1997 ‘betreffende de publicatie van de arresten en de beschikkingen van niet-toelaatbaarheid van de Raad van State’ heeft de verzoekende partij in haar vordering tot schorsing gevraagd dat bij de publicatie van het arrest haar identiteit niet wordt opgenomen.

Op de terechtzitting heeft zij echter gesteld dat als op de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging wordt ingegaan, zij niet langer hierop aandringt.

Aangezien zoals hierna blijkt, de tweede bestreden beslissing wordt geschorst, dient hoe dan ook niet verder te worden ingegaan op de vraag tot anonimisering.

BESLISSING

1. De Raad van State beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer van 25 november 2016 met kenmerk LA/TEC/TR/2016-1572 waarbij de SV4 series in de VA erkenning met referentie VA94/03 van de bvba Styl Aviation worden geschrapt.

2. De Raad van State verwerpt de vordering voor het overige.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 19 juli 2017, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Bruno Seutin,	staatsraad, waarnemend voorzitter,
bijgestaan door	

Vera Wauters,	griffier.
---------------	-----------

De griffier

De voorzitter

Vera Wauters

Bruno Seutin