

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 245.517 van 24 september 2019
in de zaak A. 220.000/IX-8900**

In zake : Patrick JASPERS
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Stijn Verbist en Lize Vandersteegen
kantoor houdend te 2000 Antwerpen
Graaf van Hoornestraat 51
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de minister van
Mobiliteit
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten France Vlassembrouck en Yassine Laghmiche
kantoor houdend te 1150 Brussel
Tervurenlaan 270
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 14 augustus 2016, strekt tot de nietigverklaring van de beslissing van de directeur-generaal *ad interim* van het directoraat-generaal Luchtvaart van 15 juni 2016, waarbij aan Patrick Jaspers de schorsing van zijn certificaat voor vlieginstructeur FI(H) en zijn certificaat voor instructeur voor typebevoegdverklaring TRI(H) van de vergunning BE.FCL.117514.H gedurende dertig dagen wordt opgelegd.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verzoekende partij heeft een toelichtende memorie ingediend.

Auditeur Ines Martens heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij en de verwerende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 16 september 2019.

Staatsraad Bruno Seutin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Lize Vandersteegen, die verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat France Vlassembrouck, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Ines Martens heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

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. Op het ogenblik van de bestreden beslissing is verzoeker houder van een bewijs van bevoegdheid CPL(H), wat hem toelaat als beroepspiloot helikoptervluchten uit te voeren. Voorts is hij ook vlieginstructeur, met houder van het certificaat van instructeur voor helikopters – FI(H), wat hem toelaat instructie te geven aan kandidaten voor een bevoegdverklaring als helikopterpiloot – en van het certificaat van instructeur voor een typebevoegdverklaring voor helikopters – TRI(H), wat hem toelaat instructie te geven aan kandidaten voor typebevoegdverklaring voor bepaalde types helikopters. Ten slotte is hij ook houder van de certificaten FE(H) en TRE(H) die hem toelaten praktijktesten af te

nemen van kandidaten voor een bevoegdverklaring als helikopterpiloot en kandidaten voor een typebevoegdverklaring voor bepaalde types helikopters.

3.2. Op 27 februari 2015 begeleidt verzoeker N.V.D.V. bij een helikoptervlucht. Na het uitvoeren van de vlucht noteert verzoeker in het vliegboek van N.V.D.V. de vermelding '*Prof Check B206 passed 27/02/2015*', wat betekent dat N.V.D.V. geslaagd wordt verklaard voor het examen om zijn bevoegdverklaring voor een helikopter type B206 te behouden. Nadien vervangt verzoeker deze notitie door 'Training B206', wat neerkomt op een instructievlucht met een helikopter type B206.

3.3. Na onderzoek van de aanvraag van N.V.D.V. om het type helikopter B206 aan zijn vergunning toe te voegen stelt het directoraat-generaal Luchtvaart (hierna: het DGLV) een aantal onregelmatigheden vast, die mogelijk aan verzoeker kunnen worden verweten. Met een e-mail van 21 april 2015 wordt verzoeker hierover om uitleg gevraagd:

“Geachte heer Jaspers,

De dienst vergunningen van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) kan de aanvraag van [N.V.D.V.] (vergunning B201879) voor toevoeging van de Bell206 aan zijn vergunning niet gunstig beantwoorden. Zoals men kan lezen in ondervermelde emails aan de heren [N.V.D.V.] en [...] zijn er heel wat onregelmatigheden in het dossier.

Bijkomend zijn er ook onregelmatigheden vastgesteld die eventueel kunnen ten laste zijn van de examiner:

1.) Ik stel mij de vraag of u als examiner voldoende heeft nagekeken of [N.V.D.V.] in aanmerking komt voor het afleggen van een skilltest? Zoals u kan lezen in vorige email aan [N.V.D.V.] dient (conform FCL.725(c) de skilltest van een type rating binnen de 6 maanden na het starten van de opleiding te gebeuren. De opleiding typerating Bell206 is volgens zijn persoonlijk vliegboek gestart op 19/05/2012 (Dual vlucht ingeschreven = trainingsvlucht!). De skilltest werd afgelegd op 23/04/2014 (zie aanvraagformulier). Dit is meer dan 6 maanden. De skilltest is dus niet geldig.

2.) Tevens komen de datum van de skilltest in het aanvraagformulier (=23/04/2014) van de examiner [...] bovendien niet overeen met de gegevens in het vliegboek van [N.V.D.V.] (= 18/04/2014)?

3.) Volgens het persoonlijk vliegboek van [N.V.D.V.] heeft u op 27/02/2015 een trainingsvlucht (=Dual ingeschreven) uitgevoerd op de Bell206 als instructeur. In welke erkende ATO heeft u deze training uitgevoerd? [N.V.D.V.] heeft volgens ons zijn opleiding Bell206 niet beëindigd in een

erkende ATO. De student kon bijgevolg niet worden voorgesteld voor een skilltest.

De dienst vergunningen vraagt zich af of u als examinator voldoende heeft nagekeken of [N.V.D.V.] in de voorwaarde is om een skilltest Bell206 af te leggen?

Gelieve ons meer uitleg te verschaffen?

Alvast bedankt voor uw bereidwillige medewerking.”

3.4. Met een e-mail van 27 april 2015 geeft verzoeker hierover de volgende toelichting:

“Als antwoord op uw mail betreffende [N.V.D.V.]:

1.) Gelieve in bijlage de mail van [...] en Europilotcenter als eveneens het antwoord van [...] te willen vinden.

Hieruit blijkt dus dat de skilltest wel degelijk mocht plaatsvinden.

2.) De skilltest werd geregistreerd onder nummer 09935. Hiervan heb ik echter geen copy meer. Deze heeft plaatsgevonden op 18/04/2014.

3.) Op 27/02/2015 heb ik wel degelijk met [N.V.D.V.] een oefenvlucht uitgevoerd (Dual). Daar deze plaatsvond met zijn eigen toestel heb ik er niet bij stilgestaan dat deze vlucht onder een ATO moest plaatsvinden.

P.S.: [N.V.D.V.] had mij gecontacteerd om een jaarlijkse profcheck typering B206 af te nemen. Na controle van de documenten heb ik geconstateerd dat de typering B206 niet op zijn vergunning vermeld stond, niettegenstaande ik een jaar ervoor zijn skilltest had afgenomen. Vermits zijn vergunning nog valid was (niet zijn bevoegdverklaring) zag ik er geen probleem in een [...] instructievlucht uit te voeren.”

3.5. Op 28 januari 2016 stelt het DGLV verzoeker ervan in kennis dat nalatigheden in zijn functie als instructeur werden vastgesteld en dat wordt overwogen om hem daarom met toepassing van artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 ‘tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad’ (hierna: het koninklijk besluit van 25 oktober 2013) een maatregel op te leggen:

“Bij de controle van de vliegopleiding en het vliegboek van [N.V.D.V.] (met vergunningsnummer: BE.FCL.201879) heeft de dienst vergunningen onregelmatigheden vastgesteld.

In het vliegboek van [N.V.D.V.] werd oorspronkelijk de vlucht van 27 februari 2015 als PIC genoteerd en afgetekend door u met als opmerking ‘Prof Check B206 passed 27/02/2015’.

Achteraf werd deze vlucht met een correctievloeistof in het vliegboek van [N.V.D.V.] gewijzigd: zo werd de vlucht van PIC naar Dual veranderd en werd het schrijven ‘Prof Check B206 passed 27/02/2015’ vervangen door ‘Training B206’. Dit schrijven werd wel degelijk door u genoteerd in het vliegboek.

In de vanuit uw mailbox verstuurde e-mail naar [het DGLV] schrijft u dat u met [N.V.D.V.] vloog op 27 februari 2015 en deze vlucht geen ‘jaarlijkse profcheck typering B206’ was. Vermits volgens u zijn vergunning nog ‘valid’ was zag u geen probleem in het uitvoeren van een instructievlucht.

Ik wens u er op te wijzen dat er een groot verschil is tussen een instructie vlucht en een bekwaamheidsproef vlucht.

In paragraaf 10 van aanhangsel 9 van bijlage I van de verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (hierna ‘PART-FCL verordening’) staat er voor de proef beschreven: ‘Van de kandidaat wordt verlangd met het luchtvaartuig te vliegen vanaf een positie van waaruit de functies van een PIC of tweede bestuurder, naargelang het geval, kunnen worden uitgevoerd, en de test af te leggen alsof er geen ander lid van het boordpersoneel aanwezig is indien het gaat om een test/proef onder éénpilootomstandigheden.’.

[N.V.D.V.] beschikte niet over de geldige bevoegdverklaring B206 op zijn vergunning. Daarom kon hij geen PIC zijn tijdens de proef van 27 februari 2015 en kon het praktijkexamen ook niet plaatsvinden.

In FCL. 1030 a) 2) van bijlage I van de PART-FCL verordening staat er duidelijk vermeld dat ‘Tijdens het uitvoeren van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van bekwaamheid moet de examiner : 2) controleren of de kandidaat voldoet aan alle in dit deel vastgestelde eisen inzake kwalificatie, opleiding en ervaring voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat waarvoor de vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid wordt afgenomen’.

Aangezien er in de vliegboek eerst ‘Prof Check B206 passed 27/02/2015’ werd geschreven gaan wij ervan uit dat u de vergunning niet heeft nagekeken en zo de voorwaarde van FCL.1030 niet heeft gerespecteerd.

Doordat deze vlucht werd uitgeoefend in het kader van een bekwaamheidsproef kan deze vlucht niet meer worden beschouwd als een instructievlucht. Dit wordt vermeld in paragraaf 12 van aanhangsel 9 van bijlage I: ‘De examiner mag geen aandeel hebben in de bediening van het vliegtuig, behalve wanneer zijn tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid of om onaanvaardbare vertraging voor ander verkeer te vermijden.’

Dit is in tegenspraak met een instructievlucht waar de instructeur zijn kennis doorgeeft. Zoals in FCL.920 van bijlage I van de PART-FCL verordening voorzien zijn de taken van een instructeur onder andere het

voorbereiden van voor de instructie benodigde middelen, het beoordelen van de prestaties van de leerling, het toezicht houden op en beoordelen van de vorderingen, wat duidelijk niet kon uitgevoerd worden aangezien u de vlucht pas achteraf als instructie heeft beschouwd.

Volgens FCL.050 van bijlage I van de PART-FCL verordening heeft u ook de plicht als piloot, instructeur en examiner om ‘in een betrouwbaar document de details van alle gevlogen vluchten vast te leggen’.

Volgens FCL.725(a) van bijlage I van de PART-FCL verordening kan een kandidaat die nog niet de bepaalde bevoegdverklaring op zijn vergunning heeft staan, de vluchten op dit toestel uitoefenen in het kader van een opleiding in een erkende opleidingsschool (ATO). Als instructeur is het uw taak om het regelgevend kader van de opleidingen te volgen.

Volgens FCL.1030 van bijlage I van de PART-FCL verordening moet een examiner vóór het uitvoeren van de bekwaamheidsproef alle documenten van de kandidaat nakijken.

De bovengenoemde feiten duiden een nalatigheid in uw functie als instructeur.

Om deze redenen overweeg ik om op basis van artikel 35 van het koninklijk besluit van 23 oktober 2013 tot uitvoering van verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, de volgende maatregelen te nemen:

- schorsing van uw certificaat voor vlieginstructeur FI(H) en uw certificaat voor instructeur voor typebevoegdverklaring TRI(H) van de vergunning BE.FCL.117514.H gedurende 30 dagen.

Gelet op bovenstaande feiten en redenen, beschikt u tot en met 22 februari 2016 [...] over de mogelijkheid het DGLV via bovenvermelde contactpersoon en met verwijzing naar deze brief schriftelijk elementen van verdediging toe te sturen.

Indien u hieraan verzaakt, zal de definitieve beslissing u na deze datum worden meegedeeld.”

Verzoeker laat dit schrijven onbeantwoord.

3.6. Met een brief van 15 juni 2016 deelt de directeur-generaal *ad interim* van het DGLV aan verzoeker de bestreden beslissing mee, die luidt als volgt:

“Ik verwijs naar de op 28 januari 2016 verstuurde aangetekende brief met vermelding LA/L-PEL/LV/DV/20160128. In deze brief werd u verzocht om uw standpunt te doen kennen in het kader van een administratieve maatregel op basis van artikel 35 van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve

procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (hierna: het ‘KB van 25 oktober 2013’).

In de bovenvermelde brief, die geacht wordt overgenomen te worden in onderhavige brief, werden onder meer de volgende vastgestelde bevindingen meegedeeld.

Naar aanleiding van een controle van de vliegopleiding en het vliegboek van de [N.V.D.V.] (met vergunningsnummer: BE.FCL.201879) werden bewijzen gevonden van nalatigheden.

De opmerking ‘Prof Check B206 passed 27/02/2015’ in het vliegboek van [N.V.D.V.] werd achteraf door U met correctievloeistof vervangen door ‘Training B206’. [N.V.D.V.] beschikte echter niet over de geldige bevoegdverklaring B206 en kon dan ook geen PIC zijn tijdens de proef op 27 februari 2015. Zo bepaalt paragraaf 10 van aanhangsel 9 van bijlage I van Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (hierna: ‘Part-FCL-verordening’): ‘Van de kandidaat wordt verlangd met het luchtvaartuig te vliegen vanaf een positie van waaruit de functies van een PIC of tweede bestuurder, naargelang van het geval, kunnen worden uitgevoerd en de test af te leggen alsof er geen ander lid van het boordpersoneel aanwezig is indien het gaat om een test/proef onder éénpilootomstandigheden.’

Het praktijkexamen had dan ook niet mogen plaatsvinden.

Zoals vermeld in de bovenvermelde brief gaan wij ervan uit dat u de vergunning niet voldoende heeft nagekeken terwijl u dit wel had moeten doen.

In uw e-mail van 27 april 2015 beweert u: ‘[N.V.D.V.] had mij gecontacteerd om een jaarlijkse profcheck typering B206 af te nemen. Na controle van de documenten heb ik geconstateerd dat de typering B206 niet op zijn vergunning vermeld stond, niettegenstaande ik een jaar ervoor zijn skilltest had afgenomen. Vermits zijn vergunning nog valid was (niet zijn bevoegdverklaring) zag ik er geen probleem in een instructievlucht uit te voeren.’

FCL.1030 a)2) van bijlage I van de Part-FCL-verordening bepaalt: ‘Tijdens het uitvoeren van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van bekwaamheid moet de examiner controleren of de kandidaat voldoet aan alle in dit deel vastgestelde eisen inzake kwalificatie, opleiding en ervaring voor de afgifte, verlenging of hernieuwde afgifte van het bewijs van bevoegdheid, de bevoegdverklaring of het certificaat waarvoor de vaardigheidstest, bekwaamheidsproef of beoordeling van vakbekwaamheid wordt afgenomen.’

De bovenvermelde feiten betreffen een niet-naleving van het bovenvermelde FCL.1030 en vormen een nalatigheid zoals bedoeld in artikel 35,4° van het KB van 25 oktober 2013. Dit artikel 35, 4° bepaalt: ‘De Directeur-generaal kan, overeenkomstig ARA.GEN.355, het bewijs van bevoegdheid en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten beperken of schorsen: 4° bij nalatigheid in de uitoefening van de door het bewijs van bevoegdheid en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten toegekende voorrechten.’

U hebt de bovenvermelde aangetekende brief niet beantwoord.

Zoals hierboven vermeld, werd de vlucht daarna beschouwd als een ‘instructievlucht’. Zelfs zonder het bovenvermelde in verband met de proef, bent u op dit punt ook nalatig geweest. Uit de bovenvermelde e-mail blijkt dat u geen probleem zag in het uitvoeren van een instructievlucht.

De vlucht werd uitgevoerd in het kader van een proef en kan daarom niet beschouwd worden als een instructievlucht.

Paragraaf 12 van aanhangsel 9 van bijlage I van de Part-FCL-verordening bepaalt: ‘De examiner mag geen aandeel hebben in de bediening van het vliegtuig behalve wanneer zijn tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid of om onaanvaardbare vertraging voor ander verkeer te vermijden.’ Dit is tegenspraak met een instructievlucht waar de instructeur zijn kennis doorgeeft.

Volgens FCL.725(a) kan een kandidaat die nog niet de bepaalde bevoegdverklaring op zijn vergunning heeft staan, zoals hier het geval was, de vluchten op dit toestel wel uitoefenen in het kader van een opleiding in een erkende opleidingsschool (ATO). Zo bepaalt FCL.725(a) van bijlage I van de Part-FCL-verordening: ‘Een kandidaat voor een klasse- of typebevoegdverklaring moet een opleidingscursus volgen aan een ATO. De opleidingscursus voor een typebevoegdverklaring moet de verplichte opleidingselementen bevatten voor het relevante type zoals gedefinieerd in de gegevens voor operationele geschiktheid die zijn bepaald in overeenstemming met deel 21.’

Als instructeur is het uw taak om het regelgevend kader van de opleidingen te volgen.

Voor zover de bovenvermelde vlucht een ‘instructievlucht’ zou zijn geweest, zijn zowel het gegeven dat de vlucht niet had mogen uitgevoerd worden buiten een ATO, als het gegeven dat de aanvankelijke proef later beschouwd werd als een instructievlucht, elk afzonderlijk, te beschouwen als een nalatigheid in uw functie als instructeur. Het betreft een nalatigheid zoals bedoeld in het bovenvermelde artikel 35,4° van het KB van 23 oktober 2013.

U hebt de bovenvermelde aangetekende brief niet beantwoord.

Gelet op bovenvermelde feiten en redenen, leg ik u in toepassing van het bovenvermelde artikel 35 de volgende administratieve maatregel op:

- Schorsing van uw certificaat voor vlieginstructeur FI(H) en uw certificaat voor instructeur voor typebevoegdverklaring TRI(H) van de vergunning BE.FCL.117514.H gedurende 30 dagen.

[...].”

IV. Regelmatigheid van de rechtspleging

4. Op de terechtzitting vraagt verzoeker om de laatste memorie van de verwerende partij te weren uit het debat omdat de verwerende partij geen memorie van antwoord heeft ingediend.

5. De verwerende partij heeft inderdaad geen memorie van antwoord ingediend, maar wel een laatste memorie. Dat is geen reden om deze laatste memorie als zodanig – dit wil zeggen, als overigens regelmatig ingediend procedurestuk – uit het debat te weren. Daargelaten de elementen die de openbare orde raken, kan er in beginsel evenwel geen rekening worden gehouden met argumenten die de verwerende partij reeds in een memorie van antwoord had kunnen aanvoeren, vermits het auditorsverslag zich daarover niet heeft kunnen uitspreken en verzoeker daar voorafgaand aan dit verslag niet schriftelijk heeft op kunnen repliceren.

V. Ontvankelijkheid van het beroep

Exceptie van de verwerende partij

6. In haar laatste memorie werpt de verwerende partij op dat verzoeker geen belang heeft bij het beroep nu hij niet aannemelijk maakt dat de vernietiging van de bestreden beslissing hem een concreet voordeel zou opleveren. Zij argumenteert dat verzoeker in zijn verzoekschrift zijn belang rechtvaardigt met verwijzing naar de omstandigheid dat het DGLV ingevolge de bestreden beslissing met toepassing van artikel 21 van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 zou weigeren om zijn vergunning als examiner te hernieuwen. Volgens de verwerende partij is het verval van verzoekers vergunning als examiner evenwel toe te schrijven aan het aflopen van de geldigheids termijn ervan, en dus vreemd aan de bestreden beslissing. Zij wijst erop dat verzoeker bovendien geen beslissing van het DGLV bijbrengt waarbij de hernieuwing van zijn vergunning als examiner wordt geweigerd én dat hij zelfs niet aantoont dat hij een aanvraag tot hernieuwing van zijn certificaat als examiner heeft ingediend. Het met toepassing van artikel 21 van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 beperken, schorsen of intrekken van het certificaat als examiner is geen automatisme, maar vereist een uitdrukkelijke beslissing. En indien een dergelijke beslissing al zou bestaan legt verzoeker geen bewijs van een beroep tegen die beslissing voor, zo merkt de verwerende partij op. Voorts wijst de verwerende partij erop dat de

bestreden schorsing van dertig dagen uitwerking had vanaf de tiende kalenderdag na ontvangst van de bestreden beslissing en derhalve ondertussen al lang geen effect meer heeft en zij voegt daar nog aan toe dat een eventuele vernietiging van de bestreden beslissing geenszins automatisch zou leiden tot de hernieuwing van verzoekers vergunning als examiner, nu verzoeker voor een dergelijke hernieuwing aan de in de reglementering bepaalde voorwaarden moet voldoen, los van de thans bestreden schorsing.

Beoordeling

7. De bestreden beslissing beoogt het gedrag van verzoeker te beteugelen en heeft een duidelijk bestraffend karakter. Verzoeker heeft er dan ook minstens een voldoende moreel belang bij dat de opgelegde sanctie uit het rechtsverkeer verdwijnt.

8. De exceptie wordt verworpen.

VI. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

9. Het eerste middel is genomen uit de schending van artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013, de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurs-handelingen’ (hierna: de formelemotiveringwet) en de materiële motiveringsplicht.

Verzoeker voert aan dat de bestreden beslissing gebrekkig is gemotiveerd doordat niet wordt verduidelijkt waarom de verwerende partij de herkwalificatie van de uitgevoerde vlucht van praktijkexamen naar instructievlucht beschouwt als een nalatigheid in de zin van artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit

van 25 oktober 2013. Verzoeker betwist ook dat het om een nalatigheid zou gaan. Hij is van oordeel dat hij net correct heeft gehandeld door de kwalificatie van de uitgevoerde vlucht te wijzigen en hij stelt dat er pas van een nalatigheid sprake zou zijn indien hij, nadat hij kennis had genomen van het feit dat N.V.D.V. niet over een geldige bevoegdverklaring B206 beschikte, de vlucht alsnog als praktijk-examen had gekwalificeerd. Verzoeker stelt dat de verwerende partij geen enkele bepaling kan aanduiden waaruit blijkt dat de examinerator de kwalificatie van de vlucht niet kan wijzigen. De verwijzing naar paragraaf 12 van aanhangsel 9 van bijlage I van de Part-FCL-verordening in de bestreden beslissing is volgens verzoeker niet dienstig aangezien deze handelt over de verplichtingen van een examinerator tijdens *prof checks*, terwijl het *in casu* een instructievlucht betrof. Nu de verwerende partij nalaat te verwijzen naar een bepaling over de verplichtingen van een vlieginstrucentur tijdens een instructievlucht toont zij niet aan welke bepaling verzoeker zou hebben geschonden en waarin de hem verweten nalatigheid bestaat.

10. In de toelichtende memorie benadrukt verzoeker dat in de bestreden beslissing geen bepaling wordt aangeduid die een pragmatische herkwalificatie van de uitgevoerde vlucht zou verbieden toen na de vlucht duidelijk werd dat N.V.D.V. niet over een geldige bevoegdverklaring B206 beschikte.

Voorts voert verzoeker ook aan dat de overweging in de bestreden beslissing dat een instructievlucht niet buiten een *Approved Training Organisation* (ATO) mag worden uitgevoerd de materiële motiveringsplicht schendt, nu het wel mogelijk is om instructie te geven buiten een ATO. Ter ondersteuning van zijn stelling verwijst hij naar de luchtvaartrichtlijn Commission Regulation (EU) n° 1178/2011 van 3 november 2011 die ten tijde van de vlucht op 27 februari 2015 van toepassing was, meer bepaald naar de omschrijving van de begrippen '*dual instruction time*' en '*flight time*' en naar *subpart J 'Instructors', section I, 'common requirements', 'FCL.900 Instructor certificates'* waarin, aldus verzoeker, geen onderscheid wordt gemaakt tussen instructies die binnen of buiten

een RF, FTO of ATO worden gegeven. FCL.725(a) van bijlage I van de Part-FCL-verordening – waarnaar in de bestreden beslissing wordt verwezen – bepaalt volgens verzoeker geenszins dat een instructievlucht buiten een ATO niet mogelijk is, maar enkel dat de piloot in opleiding een opleiding aan een ATO moet volgen en verzoeker merkt op dat N.V.D.V. dit ook heeft gedaan.

11. In de laatste memorie voert verzoeker aan dat geen van de drie in de bestreden beslissing aangehaalde motieven in feite en in rechte correct zijn.

Wat betreft het eerste motief – dat verzoeker oorspronkelijk de vlucht als praktijkexamen had gekwalificeerd terwijl geen dergelijk praktijkexamen had mogen plaatsvinden omdat N.V.D.V. niet over een geldige bevoegdverklaring beschikte om als *Pilot In Command* (PIC) te vliegen, waaruit wordt afgeleid dat verzoeker de vergunning van N.V.D.V. niet voldoende heeft nagekeken terwijl hij dat overeenkomstig FCL.1030, a), 2), van bijlage I van de Part-PCL-verordening wel had moeten doen – laat verzoeker gelden dat de verwerende partij ten onrechte van oordeel is dat FCL.1030, a), 2), van bijlage I van de Part-PCL-verordening *in casu* van toepassing is. Hij stelt dat de voornoemde bepaling geldt voor een examiner tijdens praktijktesten, terwijl de vlucht van 27 februari 2015 uiteindelijk als instructievlucht werd gekwalificeerd. Voorts betoogt hij dat de verwerende partij ten onrechte van oordeel is dat die bepaling moet worden geïnterpreteerd als moet de examiner voor het uitvoeren van de vlucht alle documenten van de kandidaten nakijken. FCL.1030, a), 2), van bijlage I van de Part-FCL-verordening bepaalt immers uitdrukkelijk dat die controle ook tijdens het uitvoeren van vaardigheidstests, bekwaamheidsproeven en beoordelingen van bekwaamheid kan gebeuren. Verzoeker stelt dat hij de documenten van N.V.D.V. heeft gecontroleerd na de landing op het moment dat hij N.V.D.V. nog moest beoordelen in een *prof check report*. Van een schending van FCL.1030, a), 2), van bijlage I van de Part-FCL-verordening kan dan ook geen sprake zijn. Ten slotte voert verzoeker ook aan dat de verwerende partij wil laten uitschijnen dat hij volledig onverantwoordelijk heeft gehandeld door N.V.D.V. toe te staan te vliegen zonder voorafgaandelijke controle van diens documenten en

zonder oog te hebben voor de veiligheid van het luchtverkeer, terwijl niets minder waar is. Hij argumenteert dat uit de feiten blijkt dat hij voor de vlucht heeft vastgesteld dat het vliegboek N.V.D.V. dertig uren als *pilot in command* op een toestel B206 vermeldt, uitgevoerd tijdens minstens twintig vluchten; dat hij de geldigheid van de vliegvergunning en de vereiste *English Language Proficiency* van N.V.D.V. heeft vastgesteld en dat hij bij nazicht van het eigen vliegboek en examinatorenhistoriek heeft vastgesteld dat N.V.D.V. in april 2014 slaagde voor de bevoegdverklaring B206 en dat verzoeker ook het bewijs van slagen aan de verwerende partij heeft bezorgd. Volgens verzoeker heeft hij derhalve geenszins de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar gebracht en nalatig gehandeld.

Met betrekking tot het tweede motief van de bestreden beslissing – dat een *post factum* herkwalificatie van de uitgevoerde vlucht van praktijkexamen naar instructievlucht niet mogelijk is aangezien de rol van de examinerator bij een praktijkexamen, gelet op hetgeen is bepaald in paragraaf 12 van aanhangsel 9 van bijlage I van de Part-FCL-verordening, wezenlijk anders is dan de rol van een instructeur, die tijdens een instructievlucht zijn kennis doorgeeft en de taken vervult bedoeld in FCL.920 van bijlage I van de Part-FCL-verordening – herhaalt verzoeker nogmaals dat uit geen enkele wettelijke bepaling blijkt dat een vlucht niet achteraf kan worden geherkwalificeerd. De verwijzing naar de verschillende rol van een examinerator en een instructeur volstaat volgens verzoeker geenszins om de mogelijkheid van een herkwalificatie uit te sluiten. Verzoeker argumenteert daaromtrent dat het perfect mogelijk is dat een instructievlucht op dezelfde wijze verloopt als een praktijkexamen, bijvoorbeeld wanneer de instructeur de kandidaat wil voorbereiden op een praktijkexamen. Nu N.V.D.V. reeds heel wat vliegers had en al eerder een praktijkexamen bij verzoeker had afgelegd was een instructievlucht zonder actief ingrijpen en instrueren door de instructeur perfect verantwoord. Wat betreft het doorgeven van kennis waarnaar in de bestreden beslissing wordt verwezen, stelt verzoeker dat dit ook perfect kan na de landing. FCL.920 van bijlage I van de Part-FCL-verordening sluit niet uit dat een instructeur een dergelijke leswijze hanteert. De taken van een instructeur worden in deze bepaling immers omschreven als het voorbereiden van voor de

instructie benodigde middelen, het beoordelen van de prestaties van de leerling, het toezicht houden op en het beoordelen van de vorderingen en verzoeker stelt dat hij tijdens de vlucht op 27 februari 2015 al deze taken heeft vervuld. Ten slotte betoogt verzoeker dat een verwijzing naar paragraaf 12 van aanhangsel 9 van bijlage I van de Part-FCL-verordening evenmin volstaat om tot het besluit te komen dat verzoeker door de herkwalificatie van de vlucht nalatig is geweest. Die bepaling stelt dat een examiner geen aandeel mag hebben in de bediening van het vliegtuig maar stelt tegelijk ook dat de examiner kan en moet ingrijpen wanneer een tussenkomst noodzakelijk is in het belang van de veiligheid of om onaanvaardbare vertraging voor ander verkeer te vermijden. Bij een praktijkexamen wordt dus niet minder rekening gehouden met de veiligheid van het luchtverkeer en de betrokken personen en een examiner kan dus, net zoals een instructeur, ingrijpen indien de veiligheid in het gedrang zou komen. Ook op dit vlak is er geen wezenlijk verschil tussen de basisrol van een instructeur en de rol die verzoeker heeft vervuld tijdens de vlucht van 27 februari 2015.

Aangaande het derde motief van de bestreden beslissing – dat verzoeker de vlucht, die plaatsvond buiten een ATO, herkwalificeerde naar een instructievlucht terwijl een dergelijke vlucht niet buiten een ATO mag plaatsvinden gelet op hetgeen is bepaald in FCL.725(a) van bijlage I van de Part-FCL-verordening – benadrukt verzoeker dat N.V.D.V. wel degelijk een opleiding binnen een ATO heeft gevolgd. In FCL.725(a) van bijlage I van de Part-FCL-verordening staat volgens verzoeker nergens te lezen dat geen instructievluchten kunnen worden gegeven buiten een ATO, los van de gevolgde opleidingscursus.

Ten slotte voert verzoeker ook nog aan dat niet valt in te zien hoe een redelijk en zorgvuldig handelende overheid kan besluiten dat er sprake is van een nalatigheid, laat staan dat deze een schorsing als sanctie zou kunnen verantwoorden, en al evenmin hoe zij in redelijkheid kan beweren dat de veiligheid van het luchtverkeer in het gedrang zou zijn gekomen. Volgens verzoeker is de verwerende partij dan ook in gebreke gebleven wat betreft de afweging die zij als

vergunningverlenende overheid moet maken van de feiten die mogelijk van aard zijn dat zij een ernstige tekortkoming kunnen uitmaken aan het vertrouwen in de beroepsuitoefening van de vergunningsaanvrager. Hij verwijst dienaangaande naar arrest nr. 190.926 van 26 februari 2009.

Beoordeling

12. De bestreden beslissing is genomen op grond van artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 dat bepaalt:

“De Directeur-generaal kan, overeenkomstig ARA.GEN.355, het bewijs van bevoegdheid en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten beperken of schorsen :

1° [...];

2° [...];

3° [...];

4° bij nalatigheid in de uitoefening van de door het bewijs van bevoegdheid en daarmee samenhangende bevoegdverklaringen of certificaten toegekende voorrechten;

5° [...].”

13.1. Wat betreft de aangevoerde schending van de formele-motiveringsplicht kan worden vastgesteld hetgeen volgt.

13.2. De artikelen 2 en 3 van de formelemotiveringswet verplichten de overheid ertoe om in de akte op een afdoende wijze de juridische en feitelijke overwegingen op te nemen die aan de beslissing ten grondslag liggen. Het vereiste afdoende karakter van de motivering houdt in dat de motivering pertinent moet zijn en dat ze ook draagkrachtig moet zijn, dit wil zeggen dat de aangehaalde redenen moeten volstaan om de beslissing te dragen.

13.3. Voorafgaandelijk moet worden opgemerkt dat in de bestreden beslissing van 15 juni 2016 wordt verwezen naar de brief van 28 januari 2016 “die geacht wordt overgenomen te worden in onderhavige brief”. Bijgevolg vormt de brief van 28 januari 2016 waarbij aan verzoeker het voornemen om de bestreden maatregel op te leggen werd meegedeeld, met inbegrip van de redenen waarom

deze maatregel werd overwogen, mede de motivering voor de bestreden beslissing. De motivering van de brief van 28 januari 2016 moet dan ook bij de beoordeling van het middel worden betrokken.

13.4. Uit de bestreden beslissing, gelezen samen met de brief van 28 januari 2016, blijkt dat de bestreden maatregel op drie motieven – nalatigheden die aan verzoeker worden verweten – steunt.

Vooreerst is er het feit dat verzoeker aanvankelijk in het vliegboek van N.V.D.V. had genoteerd '*Prof Check B206 passed 27/02/2015*' en de uitgevoerde vlucht dus als praktijkexamen had gekwalificeerd, terwijl een dergelijk praktijkexamen niet had mogen plaatsvinden omdat N.V.D.V. niet over een geldige bevoegdverklaring beschikte om als *Pilot in Command* te vliegen. Het DGLV verwijst daarbij naar paragraaf 10 van aanhangsel 9 van bijlage I van de Part-FCL-verordening waaruit blijkt dat de geëxamineerde tijdens de bekwaamheidsproef het luchtvaartuig bestuurt als *Pilot In Command*. Hieruit leidt het DGLV af dat verzoeker de vergunning van N.V.D.V. niet voldoende heeft nagekeken, terwijl hij dit overeenkomstig FCL.1030, a), 2), van bijlage I van de Part-FCL-verordening wel had moeten doen. Volgens het DGLV houdt het feit dat verzoeker niet heeft nagekeken of N.V.D.V. over de vereiste bevoegdverklaring B206 beschikte alvorens een praktijkexamen af te nemen – ook al werd dit praktijkexamen nadien geherkwalificeerd – een niet-naleving in van FCL.1030 en vormt dit reeds een nalatigheid zoals bedoeld in artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013.

Als tweede tekortkoming wordt aan verzoeker verweten dat hij de uitgevoerde vlucht herkwalificeerde van een praktijkexamen naar een instructievlucht, terwijl een dergelijke herkwalificatie *post factum* niet mogelijk is aangezien de rol van de examinerator bij een praktijkexamen, gelet op hetgeen is bepaald in paragraaf 12 van aanhangsel 9 van bijlage I van de Part-FCL-verordening, wezenlijk anders is dan de rol van een instructeur, die tijdens een instructievlucht zijn kennis doorgeeft en de taken vervult bedoeld in

FCL.920 van bijlage I van de Part-FCL-verordening. Ook dit element is volgens de bestreden beslissing afzonderlijk te beschouwen als een nalatigheid in de zin van artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013.

Ten derde wordt aan verzoeker verweten dat hij de uitgevoerde vlucht, die plaatsvond buiten een *Approved Training Organisation*, herkwaliceerde van een praktijkexamen naar een instructievlucht, terwijl een dergelijke vlucht niet buiten een ATO mag plaatsvinden, gelet op hetgeen is bepaald in FCL.725(a) van bijlage I van de Part-FCL-verordening. Ook dit element wordt door het DGLV afzonderlijk beschouwd als een nalatigheid in de zin van artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013.

13.5. Uit het voorgaande blijkt dat verzoeker op een afdoende wijze kennis heeft gekregen van de juridische en feitelijke overwegingen die aan de beslissing ten grondslag liggen. In zoverre verzoeker de schending aanvoert van de formelemotiveringsplicht is het middel dan ook ongegrond.

14.1. Wat de aangevoerde schending van de materiële- motiveringsplicht en van artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 betreft, kan worden opgemerkt hetgeen volgt.

14.2. De materiëlemotiveringsplicht 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.

Bij de beoordeling van de naleving van de materiële-motiveringsplicht vermag de Raad van State zijn oordeel omtrent de feiten niet in de plaats te stellen van het oordeel van het bestuur. Hij vermag enkel na te gaan of het bestuur is uitgegaan van de juiste feitelijke gegevens, of het die correct heeft beoordeeld en of het op grond daarvan in redelijkheid tot zijn besluit is kunnen komen.

14.3. Blijkens de bestreden beslissing beschouwt het DGLV elk van de drie hiervóór aangehaalde motieven afzonderlijk en op zich als een nalatigheid in de zin van artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013.

Dit impliceert dat elk van die drie motieven op zich, indien in feite en in rechte correct, volgens het DGLV volstaat om de bestreden beslissing te schragen en de maatregel bedoeld in artikel 35 van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 te verantwoorden. Anders gezegd moet verzoeker erin slagen om hetzij dit uitgangspunt te ontkrachten, hetzij alle drie de motieven onderuit te halen opdat de aangevoerde schending van de materiële motiveringsplicht kan leiden tot de nietigverklaring van de bestreden beslissing.

14.4. Vervolgens moet worden vastgesteld dat verzoeker het eerste motief – dat hij aanvankelijk de vlucht als praktijkexamen had gekwalificeerd terwijl geen dergelijk praktijkexamen had mogen plaatsvinden omdat N.V.D.V. niet over een geldige bevoegdverklaring beschikte om als *Pilot In Command* te vliegen, waaruit wordt afgeleid dat verzoeker de vergunning van N.V.D.V. niet voldoende heeft nagekeken terwijl hij dat overeenkomstig FCL.1030, a), 2), van bijlage I van de Part-PCL-verordening wel had moeten doen – in zijn verzoekschrift aan geen enkele kritiek onderwerpt. Hij beweert niet dat het motief feitelijk onjuist is en hij voert niet aan, laat staan dat hij aantoont, dat het motief niet kan volstaan om de bestreden beslissing te dragen en niet als een nalatigheid in de zin van artikel 35, 4°, van het voormelde koninklijk besluit kan worden beschouwd.

Pas in de laatste memorie voert verzoeker aan dat het voormelde eerste motief noch in feite, noch in rechte correct is. De aldaar aangevoerde kritieken had verzoeker evenwel ook reeds in zijn verzoekschrift kunnen aanvoeren. Voor het eerst aangevoerd in zijn laatste memorie zijn deze argumenten laattijdig en dienvolgens onontvankelijk.

14.5. Aldus moet worden vastgesteld dat verzoeker er niet in slaagt om het eerste motief van de bestreden beslissing aan het wankelen te brengen. Gelet op wat hiervóór is uiteengezet moet vervolgens worden besloten dat dit motief op zich reeds volstaat om de bestreden beslissing te dragen en dat verzoeker geen belang meer heeft bij zijn kritieken tegen de overige argumenten van de bestreden beslissing.

14.6. In zoverre verzoeker de schending aanvoert van de materiële motiveringsplicht en van artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 moet het middel eveneens worden verworpen.

15. In zijn laatste memorie voert verzoeker nog aan dat de verwerende partij “in gebreke [is gebleven] wat betreft de vereiste afweging die zij als vergunningverlenende overheid dient te maken van de feiten die mogelijk van die aard zijn dat zij een ernstige tekortkoming kunnen uitmaken aan het vertrouwen in de beroepsuitoefening van de vergunningsaanvrager (of vergunninghouder)”. Dit betreft een nieuwe kritiek die verzoeker ook reeds in het verzoekschrift had kunnen aanvoeren. Voor het eerst aangevoerd in de laatste memorie is dit argument laattijdig en bijgevolg onontvankelijk.

16. Het eerste middel is niet gegrond.

B. Tweede middel

Standpunt van de partijen

17. Het tweede middel is genomen uit de schending van het redelijkheidsbeginsel, het evenredigheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel als algemene beginselen van behoorlijk bestuur, alsook van de formele motiveringswet en de materiële motiveringsplicht.

Verzoeker voert aan dat de schorsing van zijn vergunning als vlieginstructeur en instructeur voor typebevoegdverklaring gedurende dertig dagen aanzienlijke financiële schade teweegbrengt, aangezien hij een maand zijn functie als instructeur niet kan uitoefenen, en ook leidt tot aanzienlijke reputatieschade. Bovendien komt ook zijn certificaat als examiner in het gedrang, nu de verwerende partij weigert om dit te verlengen. Volgens verzoeker is de hem opgelegde sanctie disproportioneel, te meer daar de feiten de veiligheid niet in het gedrang brengen of hebben gebracht. Hij wijst erop dat ook in ARA.GEN.66 bij Bijlage VI het in het gedrang brengen van de veiligheid als één van de cumulatieve voorwaarden geldt om de vliegvergunning te schorsen. Volgens verzoeker is het gegeven dat hij een jaar eerder zelf als examiner was opgetreden bij de *skill test* van N.V.D.V. voor het behalen van de type rating B206 een extra verzachtende omstandigheid. Bij het vastleggen van een datum voor de *prof check* mocht hij er dan ook van uitgaan dat N.V.D.V. niet meer in opleiding was voor het toestel B206. Dat N.V.D.V. niet over de licentie beschikte, kan niet aan verzoeker worden verweten. Van zodra hij kennis kreeg van het gebrek aan licentie heeft hij in alle redelijkheid en voorzichtigheid gehandeld door de vlucht niet te erkennen als *prof check* maar deze als trainingsvlucht te kwalificeren. Daarnaast is er nog het gegeven dat de vlucht werd uitgevoerd met de helikopter van N.V.D.V., wat verklaart waarom verzoeker na de controle van de vliegvergunning van N.V.D.V. ervan uitging dat N.V.D.V. nog wel over de licentie B206 zou beschikken. Verzoeker merkt ook op dat hij met zijn jarenlange ervaring als vlieginstructeur, waaronder meer dan tien jaren ook als examiner, een onberispelijke staat van dienst heeft en nog nooit een sanctie heeft gekregen. Volgens verzoeker handelt de verwerende partij onredelijk en in strijd met het evenredigheidsbeginsel door met al deze verzachtende omstandigheden geen rekening te houden en de zware straf van de schorsing op te leggen.

Voorts wijst verzoeker erop dat er meer dan anderhalf jaar is verstreken tussen de feiten en de bestreden beslissing. Ook in die zin acht hij de verregaande gevolgen van de schorsing niet redelijk, temeer daar hij van de verwerende partij geen reactie meer heeft gekregen sedert zijn schrijven van

27 april 2015 waarin hij de feiten heeft toegelicht. Volgens verzoeker vormt dit tevens een miskennis van het zorgvuldigheidsbeginsel.

Ten slotte voert verzoeker ook aan dat de strafmaat in de bestreden beslissing op geen enkele wijze wordt gemotiveerd, noch voor wat betreft de keuze voor de schorsing, noch voor wat betreft de termijn van dertig dagen en de gevolgen voor zijn certificaat als examiner. Volgens verzoeker worden hierdoor de formele- en de materiële motiveringsplicht miskend.

18. In zijn laatste memorie argumenteert verzoeker dat uit de wijze waarop artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 is gelibelleerd, blijkt dat het bestuur over een discretionaire bevoegdheid beschikt om te oordelen over de noodzaak van het opleggen van een schorsing en derhalve voor de directeur-generaal van het DGLV een motiveringsplicht inhoudt in het geval hij daadwerkelijk een schorsing oplegt. In de bestreden beslissing wordt echter geenszins gemotiveerd waarom zich een schorsing opdringt, laat staan waarom deze dertig dagen moet bedragen en meteen uitvoerbaar is. Er wordt louter verwezen naar artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013, hetgeen niet volstaat als motivering.

Voorts betoogt verzoeker nog dat uit de motivering van de bestreden beslissing geenszins blijkt dat de schorsing ertoe zou strekken om hem ervan bewust te maken de regelgeving in de toekomst nauwgezet op te volgen, dat nergens een afweging terug te vinden is waarom een schorsing van dertig dagen niet disproportioneel is in verhouding tot de vermeende nalatigheden en dat uit de motivering niet blijkt dat de veiligheid van het luchtverkeer door zijn toedoen in het gedrang zou (kunnen) zijn gekomen.

Hij herhaalt ook dat de verwerende partij geen rekening heeft gehouden met diverse verzachtende omstandigheden zoals het feit dat verzoeker was opgetreden als examiner bij de *skill test* van N.V.D.V., de onberispelijke staat van dienst van verzoeker en het gegeven dat tijdens de vlucht noch het

luchtverkeer, noch de betrokken personen in gevaar zijn gekomen of konden komen gelet op verzoekers aanwezigheid en zijn mogelijkheden om tijdens de vlucht in te grijpen. Het feit dat deze verzachtende omstandigheden niet werden aangevoerd toen hij na het schrijven van 28 januari 2016 de kans kreeg om te reageren, doet volgens verzoeker geen afbreuk aan het feit dat het bestuur rekening diende te houden met deze elementen aangezien ze haar met zekerheid bekend waren.

Beoordeling

19. Voor de beoordeling van het tweede middel zal enkel rekening worden gehouden met de eerste tenlastelegging die zoals hiervóór is gebleken, volstaat om de bestreden beslissing te dragen. Met de woorden ‘de nalatigheid’ wordt hierna dan ook enkel gerefereerd aan de eerste tenlastelegging.

20. De bestreden beslissing is een administratieve sanctie met het oog op het verzekeren van de luchtvaartveiligheid. De maatregel is immers erop gericht om een instructeur, van wie wordt vermoed dat hij de luchtvaartreglementering niet voldoende nauwgezet toepast, te bestraffen met een schorsing van zijn certificaat als instructeur voor een maand, teneinde hem ervan bewust te maken de regelgeving in de toekomst nauwgezet op te volgen.

Overeenkomstig artikel 35, 4°, van het koninklijk besluit van 25 oktober 2013 beschikt het DGLV over een ruime beoordelingsmarge bij het opleggen van een maatregel en de duur ervan. Die beoordelingsruimte heeft de redelijkheid als grens.

21. Gelet op de ernst van de nalatigheid die correct werd vastgesteld en de eerder beperkte duur van de sanctie kan niet worden aangenomen dat de aan verzoeker opgelegde schorsing waardoor hij gedurende een periode van dertig dagen zijn functie van instructeur niet kan uitoefenen, disproportioneel is.

Verzoeker kan ook niet worden bijgevalen waar hij stelt dat de sanctie disproportioneel is omdat het een feit betreft dat de veiligheid niet in het gedrang brengt of heeft gebracht. Het feit dat verzoeker de vereiste documenten niet heeft nagekeken en dus niet heeft vastgesteld of N.V.D.V. beschikte over alle vereiste kwalificaties om te vliegen als *pilot in command* brengt immers een veiligheidsrisico mee voor het luchtvaartverkeer en de betrokken personen, zonder dat moet worden aangetoond dat er zich een concreet gevaar heeft voorgedaan.

Het gegeven dat verzoeker zelf een jaar eerder examiner was bij de *skill test* van N.V.D.V. doet daaraan geen afbreuk, nu N.V.D.V. in ieder geval niet beschikte over de vereiste bevoegdverklaring.

Dat door de opgelegde schorsing de hernieuwing van verzoekers vergunning als examiner in het gedrang zou komen – wat een afzonderlijke beslissing is die losstaat van de bestreden beslissing – is een onrechtstreeks gevolg dat geen verband houdt met de inhoud van de maatregel.

22. In de mate dat verzoeker vermeende verzachtende omstandigheden aanvoert waarmee in de bestreden beslissing ten onrechte geen rekening zou zijn gehouden, volstaat de vaststelling dat verzoeker geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid die hem werd geboden om te reageren op het hem ten laste gelegde feit en de voorgenomen maatregel, meegedeeld bij brief van 28 januari 2016. Hij heeft bij die gelegenheid geen enkele verzachtende omstandigheid ingeroepen, zodat aan het DGLV dan ook niet kan worden verweten dat in de bestreden beslissing daarover niets uitdrukkelijk te lezen valt. Dat het zou gaan om elementen die met zekerheid bij het DGLV bekend waren, doet aan die conclusie geen afbreuk. Bovendien wordt in de bestreden beslissing uitdrukkelijk ingegaan op het standpunt van verzoeker zoals verwoord in zijn e-mail van 27 april 2015, maar worden de daarin aangehaalde redenen impliciet maar zeker niet beschouwd als een verschoningsgrond voor de begane nalatigheid.

23. Verzoeker toont niet aan dat het gegeven dat er meer dan anderhalf jaar is verstreken tussen het feit en de bestreden beslissing te dezen onredelijk is, mede gelet op het onderzoek dat diende te worden gevoerd, alsook de mogelijkheid van tegenspraak die werd georganiseerd voorafgaand aan het nemen van de bestreden beslissing. Evenmin kan verzoeker worden bijgevallen dat het feit dat er geen reactie zou zijn gegeven op zijn e-mail van 27 april 2015 waarin hij het feit toelicht een onzorgvuldigheid uitmaakt in hoofde van het DGLV, nu verzoeker in de aanloop naar de bestreden beslissing de mogelijkheid werd geboden zijn standpunt uiteen te zetten omtrent de voorgenomen maatregel in de brief van 28 januari 2016. In de brief van 28 januari 2016 werd trouwens reeds ingegaan op de toelichting van verzoeker in zijn schrijven van 27 april 2015. Verzoeker heeft vervolgens geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid die hem werd geboden om zijn standpunt uiteen te zetten.

24. Ten slotte toont verzoeker niet aan dat de hem opgelegde schorsing nog uitgebreider diende te worden gemotiveerd dan werd gedaan in de bestreden beslissing waarbij werd gewezen op de nalatigheid in de uitoefening van zijn functie als instructeur. Zoals gezegd kan de aan verzoeker opgelegde schorsing voor een periode van dertig dagen niet worden beschouwd als een disproportionele maatregel, gelet op de ernst van de nalatigheid die werd vastgesteld en de eerder beperkte duur van de schorsing.

25. Het tweede middel is niet gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 24 september 2019, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Geert Van Haegendoren,	kamervoorzitter,
Bruno Seutin,	staatsraad,
Bert Thys,	staatsraad,
bijgestaan door	
Vera Wauters,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Vera Wauters

Geert Van Haegendoren