

**CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF**

**A R R Ê T**

n° 224.197 du 28 juin 2013

A. 207.266/XV-2133

En cause : **RASKIN** Serge,  
ayant élu domicile chez  
Me M. BAZIER, avocat,  
rue Jaumain 16  
5330 Assesse,

contre :

**l'État belge**,  
représenté par le Secrétaire d'État  
à l'Environnement, à l'Énergie  
et à la Mobilité,  
ayant élu domicile chez  
Mes B. VAN HYFTE  
et L. DELMOTTE, avocats,  
avenue de la Toison d'Or 77  
1060 Bruxelles.

---

**LE PRÉSIDENT DE LA XV<sup>e</sup> CHAMBRE,**

Vu la requête introduite le 7 décembre 2012 par Serge Raskin, qui demande l'annulation et la suspension de l'exécution de la décision du directeur général de la direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports F. Durinckx du 8 octobre 2012, refusant de renouveler son autorisation d'examineur FE et de lui accorder celle d'examineur CRE;

Vu le rapport de M. L. JANS, premier auditeur au Conseil d'État, rédigé sur la base de l'article 93 de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État;

Vu la notification aux parties du rapport et de l'ordonnance du 21 mai 2013, les convoquant à comparaître à l'audience du 4 juin 2013 à 9 heures 30;

Entendu, en son rapport, M. M. LEROY, président de chambre;

Entendu, en leurs observations, Me B. HEYMANS, *loco* Me M. BAZIER, avocat, comparaissant pour le requérant, et Me L. DELMOTTE, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. L. JANS, premier auditeur au Conseil d'État;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours se présentent comme suit:

Le requérant est agent du service public fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Transport aérien, en qualité de pilote de ligne depuis 1998. Il dispose d'une qualification d'instructeur de vol avion FI<sup>1</sup>(A)<sup>2</sup> et d'une autorisation d'examineur de vol avion FE<sup>3</sup>(A).

Le 28 octobre 2010, le requérant accompagne, en qualité de passager, un pilote lors d'un vol au départ de Charleroi dans un appareil biplace qui a commis différentes infractions aux règles de navigation aérienne: l'avion n'a pas suivi la ligne centrale du taxiway, il a décollé sans avoir obtenu l'autorisation nécessaire de la tour de contrôle et il a effectué plusieurs virages à 360° à l'intérieur de la zone de contrôle de Charleroi. Aucun rapport n'a été établi au sujet de ces incidents par le contrôle aérien de l'aéroport de Charleroi.

Le 20 décembre, le directeur général de la Direction générale Transport aérien a révoqué l'autorisation d'examineur FE(A) du requérant et a suspendu provisoirement sa qualification FI(A). Cette décision a été suspendue par le Conseil d'État le 29 décembre 2010 (arrêt n° 210.168, confirmé par l'arrêt n° 210.494 du 18 janvier 2011), puis annulée par l'arrêt n° 215.548 du 4 octobre 2011.

Le 30 mai 2012, le requérant demande le renouvellement de son autorisation d'examineur de vol «FE – *Flight Examiner* (PPL<sup>4</sup> and CPL<sup>5</sup>)» et la délivrance d'une autorisation d'examineur de classe «CRE<sup>6</sup>». Il indique dans sa demande:

- 
- 1 FI: *Flight Instructor* (Instructeur de vol).
  - 2 (A): avion
  - 3 FE: *Flight Examiner* (Examineur de vol)
  - 4 PPL: *Private Pilot Licence* (Licence de pilote privé).
  - 5 CPL: *Commercial pilot Licence* (Licence de pilote professionnel).

« Concernant mes licences, mes qualifications et mon expérience, je certifie à ce jour remplir les conditions demandées par l'A.R. du 04 mars 2008 portant réglementation des licences civiles de pilote d'avion et plus particulièrement les conditions d'expérience requise au Chapitre 10:

– à l'Art 105 (FE(A) PPL/CPL) à savoir;

“[...] plus de 2000 heures de vol en tant que pilote d'avions, y compris au moins 250 heures d'instruction en vol.”

– à l'Art 107 (CRE(A)) à savoir;

“[...] qu'il ait effectué au moins 500 heures en tant que pilote d'avions.”

Concernant “l'épreuve surveillée par un inspecteur désigné par le directeur général” requise à l'article 104 (délivrance et validité), celle-ci a été présentée le 05 déc 2011 à bord d'un MEP<sup>7</sup>(L<sup>8</sup>) (DA42) en VFR<sup>9</sup> et en IFR<sup>10</sup> sous la supervision de Monsieur Cabooter Dany qui était mon FE(E) désigné par la DGTA<sup>11</sup>.»

Par un courrier du 10 juillet, le directeur général de la Direction générale Transport aérien de la partie adverse refuse provisoirement d'accéder à cette demande et invite le requérant à faire valoir ses arguments dans le mois, indiquant qu'à l'expiration de ce délai, la décision devient définitive. Le 10 août, le conseil du requérant fait valoir les «griefs» de ce dernier à l'encontre de la décision du 10 juillet.

Par une lettre non datée reçue par le requérant le 8 octobre, le directeur général de la Direction générale Transport aérien de la partie adverse confirme sa décision du 10 juillet 2012. La décision contenue dans cette lettre est l'acte attaqué; elle est rédigée comme suit:

« Dans votre lettre du 30 mai 2012 vous sollicitez une demande d'autorisation d'examineur (renouvellement du FE et délivrance initiale du CRE).

Dans ma lettre du 10 juillet 2012 le renouvellement de votre autorisation d'examineur FE ainsi que la délivrance initiale d'une autorisation d'examineur CRE vous ont été refusés.

J'ai bien reçu la lettre du 10 août 2012 de votre avocat, Maître Marie Bazier.

Votre premier argument concerne la prétendue violation du principe *audi alteram partem*.

Ce principe n'a pas été violé. Dans la lettre du 10 juillet 2012, vous étiez invité “[à] opposer vos arguments dans un délai de 30 jours à partir de la réception de cette lettre”. Au lieu de vous limiter à invoquer la violation de ce principe, il fallait mentionner dans votre lettre les raisons pour lesquelles vous estimiez que la décision de ne pas renouveler l'autorisation avait été prise à tort. Il fallait donc faire valoir vos arguments.

---

6 CRE: *Class Rating Examiner* (Examineur de qualification de classe).

7 MEP: *Multi-engine Piston* (Multimoteur à piston).

8 L: *land* (terrestre).

9 VFR: *Visual Flight Rules* (Règles de vol à vue).

10 IFR: *Instrument Flight Rules* (Règles de vol aux instruments).

11 DGTA: Direction générale du Transport aérien.

En outre, le principe *audi alteram partem* n'impose pas d'être entendu oralement. Si vous estimiez qu'il était impossible de faire valoir vos arguments par écrit, vous auriez pu en indiquer les raisons. Vous ne démontrez pas pourquoi un entretien personnel aurait été nécessaire. À ce sujet, dans son arrêt n° 174.601 du 18 septembre 2007, le Conseil d'État statua: "Considérant que le principe *audi alteram partem* [...] n'exige pas que l'intéressé soit dans tous les cas au préalable entendu mais impose qu'il soit invité par l'autorité administrative à être entendu ou à faire valoir utilement son point de vue, que tel a bien été le cas en l'espèce, puisque chacun des requérants a été informé par des courriers recommandés du gouverneur du 2 février 2004 que la procédure allait être reprise, que leurs autorisations de détention d'armes risquaient d'être retirées, et qu'ils disposaient d'un délai pour faire valoir leurs observations de manière orale ou écrite; qu'il appartenait aux requérants de répondre expressément et formellement à cette invitation de l'autorité administrative, en sorte qu'ils ne peuvent invoquer leur propre carence pour fonder le moyen invoqué, la lettre de leur conseil du 4 février 2004 ne faisant en effet valoir aucune observation quant aux faits."

Votre deuxième argument concerne le manque d'intégrité que nous estimons dans le chef du demandeur pour exercer les fonctions d'examineur.

L'article 13, alinéa 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 4 mars 2008 réglementant les licences de pilote d'avions dispose: "En tenant compte du nombre et de la répartition géographique de la population de pilotes, le directeur général autorise en tant qu'examineurs des personnes intègres et dûment qualifiées qui font passer en son nom les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence. Il notifie personnellement par écrit à chaque examinateur ses responsabilités et privilèges."

L'article 13 du même arrêté dispose: "Les conditions minimales relatives à la compétence des examinateurs sont déterminées dans le présent arrêté au chapitre traitant des examinateurs."

Les conditions prévues par le chapitre 10 — Examineurs — du même arrêté sont les conditions minimales.

Après l'analyse de votre dossier, je n'estime pas que vous ayez fait preuve de l'intégrité requise pour être autorisé comme examinateur.

Le 28 octobre 2010, vous étiez à bord de l'avion immatriculé OO-LDJ comme passager. Le PIC<sup>12</sup> décolla sans autorisation de la tour de contrôle et effectua – après avoir quitté la fréquence – plusieurs virages de 360° à l'intérieur du CTR<sup>13</sup>. Comme il s'agit d'un avion avec deux places côte à côte, vous auriez dû avertir le PIC et empêcher celui-ci d'effectuer de tels actes. Ce comportement n'est pas conciliable avec l'attitude requise pour un examinateur. Un examinateur doit avoir une attitude impeccable et doit toujours veiller à ce que la sécurité soit respectée à tout moment. Comme l'intégrité est une condition nécessaire pour être autorisé comme examinateur, il y a lieu de ne pas renouveler votre autorisation d'examineur FE, ainsi que de ne pas vous autoriser comme examinateur CRE.

Dans la lettre du 10 août 2012, vous contestez le caractère grave et fautif et vous estimez que "le Conseil d'État en a considéré de même dans son arrêt du 18 janvier 2011 [...] en estimant que cet incident n'était pas de nature à justifier la révocation de l'autorisation d'examineur FE(A)." En plus, vous indiquez qu'"il est impossible de comprendre les motifs pour lesquels [nous n'avons] pas tenu compte de l'arrêt précité ainsi que des circonstances propres à l'espèce et vu dans l'épisode du 28

---

12 PIC: *Pilot-In-Command* (Pilote commandant de bord).

13 CTR: *Control traffic Region* (zone de contrôle du trafic).

octobre 2010 un incident à ce point grave qu'il implique, deux ans plus tard, le refus de renouveler les autorisations d'examineur FE et CRE".

En ce qui concerne la contestation du "caractère grave et fautif" il est incompréhensible que vous estimiez vous-même cet incident comme n'étant pas "grave et fautif". Durant cet incident, le PIC avait commis plusieurs infractions à la sécurité aérienne. Comme passager en possession d'une autorisation d'examineur vous auriez dû empêcher le PIC de commettre de tels actes. En outre, il ressort de la retranscription de la conversation avec la tour de contrôle que vous n'avez pas informé celle-ci immédiatement après cet incident. De plus le décollage à Charleroi sans autorisation de la tour de contrôle aurait pu provoquer un accident grave (par exemple une collision avec un avion effectuant un atterrissage). À cet égard, je fais aussi référence à la retranscription de la conversation avec la tour de contrôle:

"12:53:24 TWR Donc ça aurait pu être dangereux pour vous

12:53:25 OOLDJ Exact".

En plus l'avion n'avait pas suivi la ligne centrale du taxiway et avait effectué plusieurs virages à 360° à l'intérieur de la zone de contrôle de Charleroi.

La lettre de votre avocat n'indique pas les raisons pour lesquelles il ne s'agirait pas, selon vous, d'un incident de caractère grave et fautif.

En ce qui concerne votre argumentation liée à l'arrêt du 18 janvier 2011 du Conseil d'État, je précise que le Conseil d'État a judicieusement considéré que les conditions requises pour qu'il puisse suspendre l'exécution de l'acte attaqué étaient remplies et qu'il y avait lieu de confirmer la suspension ordonnée par l'arrêt n° 210.168 du 29 décembre 2010.

Dans l'arrêt précité, le Conseil d'État a statué que le principe d'*audi alteram partem* avait été violé: cf. "qu'il n'aurait pas été possible de donner au requérant la possibilité de s'expliquer; qu'une telle audition aurait pu permettre de donner des précisions au sujet des faits, notamment quant à la gravité des infractions, quant aux risques encourus et quant au rôle du requérant, précisions dont il ne peut être présumé qu'elles auraient été dépourvues de pertinence en vue d'apprécier la mesure à prendre."

Le Conseil d'État a considéré également qu'"il ressort du dossier que les contrôleurs aériens de Charleroi ne les ont pas considérées comme graves", parce qu'"ils n'ont pas établi de rapport à ce sujet, et dans la conversation avec le pilote de l'appareil en infraction, ils ont adressé leurs reproches en usant d'expressions familières mêlées de traits d'esprit ('on va vous tirer les bretelles. Vous en avez au moins?') qui n'auraient pas eu leur place si la situation avait vraiment été périlleuse, puis ils ont tenu des propos dont il ressort qu'ils estimaient que les observations qu'ils venaient de faire suffisaient et qu'aucune sanction ne s'indiquait ('Donc faites attention.... D'accord? – Ouais, ouais, - Ça s'arrête là, bon ... fallait qu'on vous passe le message quoi', et, quand le pilote bafouille des excuses, 'Ça va.,. ok ça va., allez... pas de problème, une bonne après-midi')."

Quant à la "qualification de 'gravissimes et successives' que la [DGTA] donne aux infractions commises", le Conseil d'État a estimé qu'il "ne correspond manifestement pas à l'appréciation qu'ont portée les agents qui les ont constatées et qui ont alerté le pilote de l'appareil pour y mettre fin; que le fait d'avoir suivi 'le bord du taxi plutôt que de suivre la ligne centrale', n'a appelé de la part des contrôleurs qu'une 'p'te remarque', qui témoigne de ce qu'ils regardaient l'infraction comme bénigne."

J'attire votre attention sur le fait que l'arrêt susmentionné concerne une autre procédure, notamment celle relative au retrait. En l'espèce, il s'agit ici du renouvellement du FE et de la délivrance initiale du CRE.

Il découle de l'article 13, al. 1<sup>er</sup> de l'arrêt susmentionné que l'autorité a un pouvoir d'appréciation et qu'elle n'est pas tenue d'autoriser une personne même si celle-ci remplit les conditions du chapitre 10 du même arrêté. Dans le cas où le nombre ou la répartition géographique de la population de pilotes ne le permet pas, une demande pour une autorisation peut être refusée. Il faut entre autres que la personne soit "intègre" (voyez l'article 13, al. 1<sup>er</sup> précité).

Le retrait d'une licence ou la restriction de sa portée s'applique "en cas de négligence dans les fonctions dont la licence permet l'exercice" (voyez l'article 38, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne).

Le Conseil d'État ne s'est pas prononcé sur les conditions de l'article 13, al. 1<sup>er</sup> de l'arrêt précité, mais sur l'article 38, § 2, de l'arrêt précité.

Il faut aussi rappeler que le Conseil d'État ne statue pas sur les faits en degré d'appel, mais qu'il veille que les faits du dossier permettent à l'administration de prendre la décision de façon raisonnable et légitime.

Force est de constater qu'il y a une différence entre la notion de "négligence" visée l'article 38, § 2, précité et celle de "personne intègre" visée à l'article 13, al. 1<sup>er</sup> précité. La négligence suppose une faute ou un défaut dû au manque de soin, tandis que "une personne intègre" est quelqu'un d'une probité absolue.

Dans son arrêt précité, le Conseil d'État n'a pas jugé que les faits n'étaient pas de nature de porter atteinte à votre intégrité, mais que les faits du dossier ne permettaient pas à l'administration de prendre une telle décision en vertu de l'article 38, § 2, précité.

En bref, tout en respectant l'autorité de la chose jugée, l'incident précité a comme conséquence le non renouvellement de votre FE et la non délivrance d'un CRE. Un pilote doit suivre scrupuleusement toutes les prescriptions concernant la sécurité. Ceci vaut encore plus pour un examinateur. Même en n'étant pas dans l'exercice d'une fonction d'examineur, vous – comme passager assis à côté du pilote – auriez prévenir et éviter l'incident précité.

Il n'y a donc pas lieu d'examiner si le nombre ou la répartition géographique de la population de pilotes permet de délivrer de telles autorisations.»;

Considérant que le requérant prend un moyen, le second de la requête, de l'excès de pouvoir, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de légitime confiance, de l'erreur manifeste d'appréciation, de la violation de l'arrêté royal du 4 mars 2008 réglementant les licences civiles des pilotes d'avion, plus particulièrement en ses articles 13 et 25,

en ce que la partie adverse argue d'un défaut d'intégrité dans le chef du requérant pour justifier l'absence de renouvellement de l'autorisation d'examineur; absence d'intégrité due à l'incident qui s'est déroulé le 28 octobre 2010;

alors qu'il n'existe aucun défaut d'intégrité dans le chef du requérant: les faits du 28 octobre 2010 ne sont pas de nature à remettre en question son intégrité ainsi qu'a pu en juger le Conseil d'État dans son arrêt n° 210.494 du 18 janvier 2011;

Considérant que la partie adverse observe que, en vertu de l'article 13 de l'arrêté royal du 4 mars 2008 réglementant les licences civiles de pilote d'avions, une décision explicite du directeur général de la DGTA est nécessaire pour pouvoir exercer les fonctions d'examineur, et que, dans le cadre de l'exercice de cette compétence, celui-ci est donc le juge de l'intégrité des personnes qui demandent à être autorisées à exercer les fonctions d'examineur; elle ajoute que, l'«intégrité» n'étant pas définie dans l'arrêté royal du 4 mars 2008, il y a lieu de s'en tenir à la définition courante de ce terme, et que, à cet égard, l'intégrité suppose une probité absolue et un comportement exempt de toute critique, tant dans l'exercice des fonctions en cause qu'en dehors de celles-ci; qu'en l'espèce, la partie adverse indique avoir jugé que les faits qui se sont déroulés le 28 octobre 2010 ne permettent pas que le requérant puisse se prévaloir d'une intégrité suffisante pour que lui soient délivrées les autorisations qui lui permettraient de faire passer, au nom du directeur général de la DGTA, les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence, et que, l'opportunité de ses décisions ne peut faire l'objet d'un recours devant le Conseil d'État, seule une erreur manifeste d'appréciation pouvant être sanctionnée; qu'elle estime que sa décision du 8 octobre 2012 est fondée sur des motifs détaillés et clairement exposés, notamment ceux pour lesquels le requérant ne peut faire valoir l'intégrité nécessaire pour faire passer des épreuves d'aptitude et des contrôles de compétence au nom du directeur général de la DGTA; qu'elle constate que, se prévalant de certains passages de l'arrêt n° 210.494 du 18 janvier 2011, le requérant s'entête à minimiser l'ampleur, la portée et les conséquences potentielles des événements du 28 octobre 2010 et fait valoir que l'autorité de chose jugée d'un arrêt de suspension, et *a fortiori* d'un arrêt de suspension en extrême urgence, doit être précisément circonscrite, et non, comme le fait le requérant, être étendue à toutes les relations généralement quelconques que les parties pourraient avoir; qu'elle ajoute que, en ce qui concerne les arrêts rendus en suspension, l'autorité de chose jugée a une étendue moindre qu'un arrêt d'annulation, puisqu'elle ne lie pas le juge du fond, en sorte que certains auteurs défendent par conséquent la position selon laquelle l'autorité de chose jugée ne s'étendrait qu'au dispositif et non aux motifs de l'arrêt; qu'elle rappelle que, dans son arrêt n° 210.494 du 18 janvier 2011, le Conseil d'État n'a pas indiqué que les événements du 28 octobre 2010 ne devaient pas être qualifiés d'infractions, et que, s'il y a été constaté que les agents de Belgocontrol n'ont pas établi de rapport à leur sujet, cela ne porte pas atteinte à la compétence du directeur général de la DGTA d'en tenir compte dans son appréciation de l'intégrité du requérant; qu'elle estime que, à défaut de porter un objet et une cause identiques, il ne saurait être question d'affirmer que l'autorité de la chose jugée serait violée; qu'elle ajoute que, dans le cadre de l'examen de l'intégrité du requérant, la marge d'appréciation de la partie adverse ne saurait être supprimée par les considérations de

l'arrêt n° 210.494, où il n'a pas été décidé que la partie adverse ne pourrait jamais tenir compte des infractions commises le 28 octobre 2010 dans le cadre des décisions qu'elle est amenée à prendre envers le requérant; qu'elle soutient que le fait que le requérant minimise la gravité des incidents survenus le 28 octobre 2010, ainsi que le fait qu'il n'ai pas averti la tour de contrôle immédiatement après l'incident, est également de nature à mettre en doute son intégrité; qu'elle fait valoir qu'elle doit pouvoir faire une confiance absolue aux examinateurs qui font passer des contrôles d'aptitude et des examens de compétence, raison pour laquelle la réglementation impose de ne conférer ces lourdes responsabilités qu'à des personnes dont l'intégrité ne peut être mise en doute; qu'elle indique qu'en l'espèce, et en raison des infractions commises le 28 octobre 2010, et non contestées, le requérant ne contestant pas non plus n'avoir rien fait pour les prévenir lors de leur commission, ni d'avoir omis de prendre après coup la moindre mesure pour y donner un suivi, la partie adverse estime que celui-ci n'a pas l'intégrité nécessaire pour remplir les fonctions d'examineur pour lesquelles il a demandé une autorisation; qu'elle indique que cette position est clairement motivée dans la décision attaquée; qu'elle relève par ailleurs qu'il n'y a, dans l'exposé du second moyen, aucune démonstration de ce que la décision querellée serait le résultat d'une erreur manifeste d'appréciation;

Considérant que l'arrêté royal du 4 mars 2008 réglementant les licences civiles de pilote d'avions porte, en son article 13, § 1<sup>er</sup>:

« En tenant compte du nombre et de la répartition géographique de la population de pilotes, le directeur général autorise en tant qu'examineurs des personnes intègres et dûment qualifiées qui font passer en son nom les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence. Il notifie personnellement par écrit à chaque examinateur ses responsabilités et privilèges»;

Considérant que la partie adverse déduit de l'incident du 28 octobre 2010 un manque d'intégrité dans le chef du requérant; qu'au sujet de cet incident, il convient de rappeler, ainsi que l'a constaté l'arrêt n° 210.494 du 18 janvier 2011, que le requérant n'exerçait ce jour-là ni la fonction d'instructeur ni celle d'examineur, et que l'appareil qui a commis des infractions avait pour commandant de bord un sieur Yves Michel qui endosse l'entière responsabilité des infractions commises; que le requérant était à bord uniquement en qualité de passager; que s'il est exact qu'il a, dans sa position de passager, eu la possibilité de constater que des infractions étaient commises, rien n'indique qu'il ait surveillé ce que faisait le pilote, et que, à supposer qu'il l'ait fait, le grief que lui fait l'acte attaqué de n'avoir pas informé la tour de contrôle immédiatement après l'incident est en tout état de cause dépourvu de pertinence, puisque le requérant avait aussi assisté à l'échange de propos entre le

pilote de l'appareil et la tour de contrôle et savait donc que celle-ci était parfaitement au courant de ce qui s'était passé; qu'il ressort en outre de cet échange, comme l'a également constaté l'arrêt n° 210.494, que les contrôleurs aériens de Charleroi n'ont pas considéré les infractions comme graves; que dans l'acte attaqué, la partie adverse qualifie l'incident de grave en indiquant qu'il aurait pu provoquer, par exemple, une collision avec un avion effectuant un atterrissage, mais que, ce faisant, elle perd de vue que l'avion à bord duquel se trouvait le requérant avait reçu de la tour de contrôle l'autorisation de s'aligner sur la piste et qu'aucun atterrissage n'était donc imminent; qu'il est dépourvu de pertinence de relever que l'appréciation de la gravité toute relative des faits se soit inscrite dans une autre procédure, le degré de gravité des infractions commises étant sans relation avec les procédures administratives subséquentes à l'occasion desquelles ils sont invoqués;

Considérant que la circonstance qu'une autorité dispose d'un pouvoir d'appréciation ne l'autorise pas à dénaturer les notions au sujet desquelles ce pouvoir s'exerce;

Considérant que la notion d'intégrité n'est pas définie dans l'arrêt royal du 4 mars 2008, il convient de s'en référer à l'acception usuelle de ce mot; que la partie adverse soutient qu'une personne intègre est quelqu'un d'une probité absolue, et que cette interprétation est corroborée par les définitions que donnent différents dictionnaires, qui rattachent le terme à une idée de morale ou de justice;

Considérant que le requérant n'a eu le 10 octobre 2010 aucun comportement immoral ou répréhensible; qu'il a seulement été le témoin d'infractions, au demeurant peu graves selon les contrôleurs aériens qui en ont eu connaissance, et qu'il a été informé de ce que c'est la tour de contrôle de Charleroi qui a pris l'initiative d'interpeller le pilote de l'appareil, seul responsable; que, comme le requérant savait que les autorités de contrôle du trafic aérien étaient au courant de ces infractions, il ne peut lui être reproché de ne pas les leur avoir dénoncées;

Considérant que la partie adverse dénature complètement la notion d'intégrité en prétendant que le requérant en aurait manqué; que des débats succincts suffisent à établir que le moyen est fondé;

Considérant qu'il n'y a pas lieu d'examiner l'autre moyen de la requête, qui, à le supposer fondé, ne pourrait entraîner une annulation aux effets plus étendus,

## **D É C I D E :**

### **Article 1<sup>er</sup>.**

Est annulée la décision du directeur général de la direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports F. Durinckx du 8 octobre 2012, refusant de renouveler son autorisation d'examineur FE et de lui accorder celle d'examineur CRE.

### **Article 2.**

Il n'y a plus lieu de statuer sur la demande de suspension.

### **Article 3.**

Les dépens, liquidés à la somme de 175 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV<sup>e</sup> chambre, le vingt-huit juin deux mille treize par :

M. M. LEROY, président de chambre,  
M. Fr. QUINTIN, greffier assumé.

Le Greffier assumé,

Le Président,

Fr. QUINTIN

M. LEROY