CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

LE PRÉSIDENT DE LA XV^e^ CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ

A R R Ê T

n^o^ 243.982 du 19 mars 2019

A. 227.546/XV-4018

En cause : **DELL'ARIA** Vincent,
ayant élu domicile chez
M^es^ Stéphanie GOLINVAUX
et Hannah TACHENY, avocats,
avenue Louise 326
1050 Bruxelles,

contre :

1. l'État belge, représenté par
le Ministre de la Mobilité,
2. la direction générale Transport aérien
du Service public fédéral Mobilité et Transports (DGTA),
ayant élu domicile chez
M^es^ Bart VAN HYFTE
et Laurent DELMOTTE, avocats,
avenue de la Toison d'Or 77
1060 Bruxelles,

Partie intervenante :

la société anonyme
BLUETAIL FLIGHT SCHOOL,
ayant élu domicile chez
M^e^ Jacquelin d'OULTREMONT, avocat,
avenue de Broqueville 116, bte 1
1200 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 1^er^ mars 2019, Vincent DELL'ARIA demande la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, de l'exécution de la décision de la Direction générale Transport aérien du Service Public Fédéral Mobilité et Transports lui refusant la délivrance d'une licence CPL(A) *(Commercial Pilote Licence*), décision qui lui a été communiquée le 22 février 2019.

‡CADTIFCDG-BDGIBIV‡

II. Procédure

Par une ordonnance du 5 mars 2019, l'affaire a été fixée à l'audience publique du 13 mars 2019 à 14 heures.

La partie adverse a déposé une note d'observations et le dossier administratif.

La société anonyme BLUETAIL FLIGHT SCHOOL a, par une requête du 12 mars 2019, demandé à intervenir dans la procédure.

M^me^ Diane DÉOM, conseiller d'État, président f.f., a fait rapport.

M^es^ Stéphanie GOLINVAUX et Thomas GODENER, avocats, comparaissant pour le requérant, M^e^ Laurent DELMOTTE, avocat, et M. Julian FANTAUZZO, attaché, comparaissant pour la partie adverse, et M^es^ Jacquelin d'OULTREMONT et Maxime DEVUYST, avocats, comparaissant pour la partie intervenante, ont été entendus en leurs observations.

M. Denis DELVAX, premier auditeur au Conseil d'État, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Disposition applicable

Le règlement UE n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile prévoit, au point 9 de la sous-partie A de l'appendice 3 de son annexe 1, ce qui suit :

> "FORMATION EN VOL
> 9. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprendra au moins 195 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 55 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 195 heures, les candidats devront au moins accomplir:
> a) 95 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 55 heures peut être du temps aux instruments au sol;
> b) 70 heures en tant que PIC, dont du temps de vol en VFR et aux instruments en tant qu'élève commandant de bord (SPIC). Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures;

‡CADTIFCDG-BDGIBIV‡

c) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ;

d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande et au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo;

e) 115 heures de temps aux instruments comprenant au moins:

1) 20 heures en tant que SPIC;

2) 15 heures de MCC, pour lesquels un FFS ou un FNPT II peut être utilisé;

3) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum:

i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I; ou

ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être effectué dans un FNPT I.

Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un BITD ne pourront servir de crédit.

f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable".

IV. Faits

Les faits utiles à l'examen de la cause sont partiellement exposés dans l'arrêt n° 243.663 du 11 février 2019, qui a ordonné la suspension de l'exécution d'une décision communiquée au requérant par un courrier électronique du 15 janvier 2019.

Le 22 février 2019, la partie adverse a retiré cette décision et refusé à nouveau de lui octroyer la licence CPL(A). Cette nouvelle décision se présente comme suit :

"**Concerne : Votre demande de délivrance d'une licence CPL(A)**

Monsieur Dell'Aria,

En date du 6 décembre 2018, vous avez effectué une demande d'une licence CPL(A) auprès du Service des Licences de la Direction générale du Transport aérien du SPF Mobilité et Transports.

En matière d'exigences techniques concernant le personnel navigant de l'aviation civile, le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil est en vigueur.

Vous avez suivi un cours intégré ATP(A) pour la délivrance d'une licence CPL(A)/IR auprès d'un organisme de formation agréé. Les exigences relatives au cours intégré ATP(A) sont décrites au sein de l'appendice 3, sous-partie A, de l'annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011.

Conformément au point 9) de la sous-partie A de l'appendice 3 de l'annexe 1 du règlement (UE) n° 1178/2011, le candidat doit au moins avoir accompli :

[Suit le texte du point 9) de la sous-partie A de l'appendice 3 de l'annexe 1 du règlement (UE) n° 1178/2011].

Sur la base des déclarations faites par votre organisme de formation agréé reprises de manière détaillée dans le tableau en annexe (*cf.* annexe 1), vous comptabilisez un total de 120 heures de temps aux instruments dont 20 heures en tant que de SPIC, 20 heures de MCC ainsi que 80 heures d'instruction au vol aux instruments dont 59 heures sur FNPT II.

Cependant, selon le point 9(e)(3) de la sous-partie A de l'appendice 3, vous ne pouvez comptabiliser qu'au maximum 40 heures sur FNPT II pour les 50 heures d'instruction au vol aux instruments.

> *3) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum:*
>
> *i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I; ou*
>
> *ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être effectué dans un FNPTI.*

Dès lors, en prenant en considération le maximum des 40 heures du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, auquel un nombre maximum de 15 heures en simulateur peuvent être ajoutées en application du maximum général de 55 heures prévu au point 9, vous ne comptabilisez qu'un total de 96 heures de temps aux instruments, soit 19 heures de moins que le minimum.

Il est bien entendu permis de dépasser la limite générale des 55 heures de temps aux instruments au sol sur l'ensemble du cours mais les heures supplémentaires sur simulateur ne sont alors pas prises en compte pour le calcul de chacun des minima prévus sur l'ensemble du point 9.

Le calcul de vos différentes heures figure dans le tableau en annexe (*cf.* annexe 1).

Comme vous le savez, nous sommes en contact avec votre organisme de formation agréé, la s.a. BLUETAIL FLIGHT SCHOOL, à propos de votre cas, ainsi que celui de certains autres élèves pilotes de la même école.

Il est exact que certains élèves pilotes ont déjà obtenu leur licence malgré un nombre d'heures de temps aux instruments légèrement inférieur aux minima requis par l'appendice 3 de l'annexe 1 du règlement (UE) n° 1178/2011. Le problème du temps trop important passé dans un simulateur, ne permettant pas d'atteindre les minima de temps aux instruments requis, n'avait pas été détecté pour ces étudiants. Sans préjudice des mesures éventuelles qui seront prises à l'encontre de ces étudiants ou de l'organisme de formation agréé, aucune délivrance de licence passée ne peut justifier que les licences soient octroyées à d'autres candidats dont il est constaté qu'ils ne respectent pas les conditions fixées par le règlement UE n° 1178/2011, le principe de légalité devant prévaloir.

Octroyer les licences à des élèves ne totalisant pas les minima de temps aux instruments requis par le règlement (UE) n° 1178/2011, introduirait en outre une distorsion de concurrence entre les écoles qui appliquent le règlement (UE) n° 1178/2011 (ce qui est le cas des autres organismes de formation agréés en Belgique) et celles qui ne l'appliquent pas, puisque les heures d'exercice dans un simulateur sont beaucoup moins onéreuses.

Il en résulterait également une rupture d'égalité entre les élèves qui respectent les minima et ceux qui ne les respectent pas.

En outre, l'EASA (European Union Aviation Safety Agency) a confirmé, dans un courriel du 15 février 2019 (*cf.* annexe 2), que la comptabilisation mise en œuvre dans le tableau en annexe 1 est la seule admissible.

Par conséquent, nous sommes au regret, à ce stade, de ne pouvoir donner une suite favorable à votre demande de délivrance d'une licence CPL(A)/IR,

étant donné que vous ne rencontrez pas les exigences formulées dans le point 9 (e) de la sous partie A de l'appendice 3 du règlement (UE) n° 1178/2011.

Il conviendra, après avoir complété votre programme, que vous repassiez les épreuves pratiques avant de pouvoir obtenir votre licence. Nous vous invitons, pour cela, à vous mettre en contact avec votre école, qui reçoit une copie de la présente décision.

La DGTA traitera de manière prioritaire votre dossier et les modifications au programme de cours de votre école afin de pouvoir accélérer, dans le respect du cadre légal et réglementaire, le traitement de votre demande de licence.

Vous disposez de 60 jours après réception de cette décision administrative pour introduire un recours par courrier recommandé auprès du Conseil d'État sur base de l'article 14 des lois coordonnées [sur] le Conseil d'État.

Ce recours contenant un exposé des faits et des moyens de droit doit être introduit auprès du Conseil d'État par lettre recommandée (rue de la Science, 33 — 1040 Bruxelles) ou via la plateforme digitale d'échange de pièces de procédure "e-ProAdmin" (http://eproadmin.raadvst-consetat.be)".

Il ressort du tableau joint en annexe 1 à ce courrier que la partie adverse n'entend comptabiliser, dans les heures de temps aux instruments, que 55 des 79h13' que le requérant a prestées sur le simulateur FNTP II. Elle conclut dès lors que le programme qu'il a suivi ne comporte que 96h24' de temps aux instruments. Elle affirme dès lors que "le candidat arrive au total des 195 heures visées au point 9) mais n'a pas accompli les 115 heures de vol visées au point e)".

V. Intervention

Par une requête du 6 février 2019, la s.a. BLUETAIL FLIGHT SCHOOL demande à être reçue en qualité de partie intervenante. En tant que société qui organise la formation mise en cause par l'acte attaqué, elle a intérêt à la solution du litige. Il y a dès lors lieu d'accueillir sa demande d'intervention dans la présente procédure en suspension.

VI. Compétence du Conseil d'État

VI.1.a. Argumentation de la partie adverse

La partie adverse conteste la compétence du Conseil d'État pour connaître du recours et de la demande de mesures provisoires. Elle expose que si leur objet véritable consiste à obtenir la licence CPL(A), le requérant se prévaut alors d'un droit subjectif à l'obtention d'une telle licence et le Conseil d'État est incompétent pour connaître du litige. Elle précise que lorsque les conditions de formation, médicales et d'examens théoriques et pratiques sont remplies, elle ne dispose d'aucun pouvoir discrétionnaire pour la délivrance de cette licence, spécialement lorsque le litige porte sur l'éventuelle insuffisance des heures de

formation dans un avion. Elle invoque en ce sens l'arrêt n° 218.523 du 19 mars 2012, relatif à un recours en matière de qualification de pilotes.

À l'audience, le requérant conteste la pertinence de la référence à cet arrêt. La partie intervenante n'argumente pas à ce sujet.

VI.1.b. Appréciation

Le Conseil d'État ne peut ordonner la suspension de l'exécution d'un acte administratif que s'il est compétent pour l'annuler.

Les compétences respectives des cours et tribunaux et du Conseil d'État se déterminent notamment en fonction de l'objet véritable du litige. Le Conseil d'État ne peut connaître d'une requête qui, poursuivant en apparence l'annulation de l'acte d'une autorité administrative, a pour objet véritable de faire reconnaître ou rétablir un droit subjectif correspondant à une obligation dans le chef de l'autorité administrative. Aux termes des articles 144 et 145 de la Constitution, il appartient aux juridictions judiciaires de connaître des contestations portant sur des droits civils ou des droits politiques, sous réserve, pour ce qui concerne ces derniers, d'une loi qui rendrait une autre juridiction compétente pour en connaître. Les cours et tribunaux connaissent ainsi de la demande fondée sur une obligation juridique précise qu'une règle de droit objectif met directement à charge d'un tiers et à l'exécution de laquelle le demandeur a un intérêt. La circonstance que l'autorité administrative doit interpréter les critères qui guident son action ou qu'elle est amenée à opérer une qualification juridique ne signifie pas qu'elle exerce de la sorte un pouvoir discrétionnaire et que l'objet du recours soit étranger aux droits subjectifs.

En l'espèce, le recours vise en ordre principal à la suspension de l'exécution du refus que la partie adverse oppose au requérant de délivrer la licence CPL(A) qu'il sollicite.

Le motif invoqué par la partie adverse pour ne pas délivrer cette licence est que le programme de formation suivi par le requérant ne répond pas aux exigences du Règlement n° 1178/2011, précité, même si le nombre total d'heures de formation suivi dépasse largement le minimum général de 195 heures requis par ce règlement. Pour l'essentiel, selon la partie adverse, le quota de 115 heures de temps aux instruments que le règlement précité impose, au point 9 e) de la sous-partie A de l'appendice 3 de son annexe 1, n'est pas atteint dès lors que, pour y satisfaire, le programme qu'il a suivi comporte plus de 55 heures de formation sur simulateur FNTP II. Il s'agit donc de savoir si, lorsque le règlement précité prévoit un

maximum de 55 heures sur simulateur "sur l'ensemble du cours" et divers quotas minimaux "au cours des 195 heures", il impose seulement de réaliser au moins 140 heures de formation en avion (195 – 55) ou bien s'il interdit de tenir compte de plus de 55 heures sur simulateur - fût-ce au-delà des 195 heures - pour satisfaire aux quotas minimaux qu'il impose.

La partie adverse n'a soulevé ces objections qu'au stade de la délivrance des licences et il ressort du dossier qu'elle a varié dans la manière d'appliquer les exigences du règlement, d'une part, entre le traitement des différents étudiants et, d'autre part, dans les motifs qu'elle a opposés successivement au requérant. Il n'en reste pas moins que le motif qu'elle avance ne relève pas d'une appréciation discrétionnaire. Le règlement précité doit recevoir une interprétation univoque qui ne pourrait être fixée, au fond, qu'après avoir interrogé la Cour de Justice de l'Union européenne. Même si son interprétation est discutée, ce règlement ne comporte pas de dispositions qui, par leur contenu indéterminé, confèreraient un pouvoir d'appréciation à la partie adverse quant à la structure des cours.

Il n'est pas contesté que le requérant a réussi le *skill test* qui sanctionne la formation organisée par la partie intervenante et que, dans la mesure où cette formation est reconnue comme répondant aux exigences réglementaires, la licence doit lui être délivrée comme le prévoit l'article 21, alinéa 2, du règlement UE n° 1178/2011, précité. L'acte attaqué ne mentionne pas de motif qui toucherait aux autres conditions, notamment médicales, requises pour obtenir cette licence. Les trois premiers moyens de la requête tendent d'ailleurs à démontrer qu'en vertu des principes de légitime confiance et d'égalité, le requérant devrait en tout état de cause obtenir d'urgence sa licence, comme il pouvait s'y attendre suite à la réussite de son *skill test* et comme cela a été le cas pour certains de ses condisciples.

Dès lors, le requérant soutient bien qu'en refusant de lui accorder sa licence pour le motif que la formation qu'il a suivie ne répondrait pas aux exigences du règlement UE n° 1178/2011, précité, la partie adverse se soustrait à une obligation juridique précise qu'une règle de droit objectif met directement à sa charge et à l'exécution de laquelle lui-même a intérêt. La demande de suspension a pour objet véritable de voir reconnaître, au provisoire, le droit subjectif du requérant à l'obtention de la licence CPL(A).

Prima facie, le Conseil d'État est incompétent pour connaître de la demande de suspension. La demande de mesures provisoires ne peut, dès lors, pas davantage être accueillie.

VII. Indemnité de procédure et dépens

Dans sa note d'observations, la partie adverse sollicite une indemnité de procédure d'un montant de 700 euros, à la charge du requérant. Le présent arrêt constatant l'incompétence du Conseil d'État, il ne peut être considéré que la partie adverse a obtenu gain de cause au sens de l'article 30/1 des lois sur le Conseil d'État et aucune indemnité de procédure ne peut être accordée.

L'acte attaqué mentionnant à tort la possibilité de recours devant le Conseil d'État, les dépens doivent être mis à la charge de la partie adverse.

PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :

Article 1er.

La requête en intervention introduite par la société anonyme BLUETAIL FLIGHT SCHOOL est accueillie.

Article 2.

La demande de suspension d'extrême urgence et la demande de mesures provisoires sont rejetées.

Article 3.

L'exécution immédiate du présent arrêt est ordonnée.

Article 4.

Conformément à l'article 3, § 1er, alinéa 2, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État, le présent arrêt sera notifié par télécopieur aux parties n'ayant pas fait le choix de la procédure électronique.

Article 5.

La partie adverse supporte les dépens, à savoir le droit de rôle de 200 euros et la contribution de 20 euros.

‡CADTIFCDG-BDGIBIV‡

La partie intervenante supporte le droit de rôle de 150 euros lié à son intervention.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^{e} chambre siégeant en référé, le dix-neuf mars deux mille dix-neuf, par :

Diane DÉOM,	conseiller d'État, président f.f.,
Frédéric QUINTIN,	greffier assumé.

Le Greffier assumé,	Le Président,
Frédéric QUINTIN.	Diane DÉOM.

‡CADTIFCDG-BDGIBIV‡