

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF
LE PRÉSIDENT DE LA XV^e CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ
A R R Ê T

n° 251.492 du 14 septembre 2021

A. 234.463/XV-4841

En cause : **la société anonyme BLUETAIL FLIGHT SCHOOL**,
ayant élu domicile chez
M^{es} Jacquelin D'OULTREMONT et
Emmanuel ANTOINE, avocats,
boulevard du Souverain 100
1170 Bruxelles,

contre :

l'État belge, représenté par
le ministre de la Mobilité,
ayant élu domicile chez
M^{es} Bart VAN HYFTE et
Laurent DELMOTTE, avocats,
avenue Herrmann-Debroux 40
1160 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite par la voie électronique le 3 septembre 2021, la société anonyme (SA) Bluetail Flight School 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 (ci-après DGTA) du 1^{er} septembre 2021, produisant ses effets à partir du 6 septembre 2021, par laquelle son certificat, pour ce qui concerne les privilèges et activités « ATP(A) intégré, IR(A) SE - PBN inclus, IR(A) ME, CPL(A) modulaire » est partiellement suspendu.

II. Procédure

Par une ordonnance du 6 septembre 2021, l'affaire a été fixée à l'audience du 10 septembre 2021.

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

M. Marc Joassart, conseiller d'État, président f.f., a exposé son rapport.

M^{es} Jacquelin d'Oultremont, Emmanuel Antoine et Gilles De Harenne, avocats, comparaisant pour la partie requérante, et M^e Laurent Delmotte, avocat, comparaisant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Christian Amelynck, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, a été entendu en son avis contraire.

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. Faits

1. La requérante exploite une école de pilotage située rue des fusillés 21 à Charleroi. Elle organise des formations en vue de l'obtention de divers types de licences pour le pilotage des aéronefs qui s'étendent sur deux années et comprennent des aspects théoriques et pratiques.

En application de l'article 11^{ter} du 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, la direction générale du Transport Aérien du SPF Mobilité et Transport (DGTA) est l'autorité désignée pour effectuer des « constatations » relatives à la manière dont s'exercent les activités des organismes de formation agréés (*Approved Training Organisation*, en abrégé ATO).

2. Dans le cadre de plusieurs audits menés en 2019, la partie adverse estime que la formation dispensée par la requérante n'est pas conforme au Règlement (UE) n° 1178/2011, précité. Elle adopte à cet égard, notamment, plusieurs décisions qui refusent à certains étudiants de la requérante la délivrance d'une licence CPL (A) (*Commercial Pilote Licence*), dont l'exécution est suspendue selon la procédure d'extrême urgence par les arrêts n^{os} 243.659 à 243.663 du 11 février 2019. Ces décisions sont par la suite retirées et remplacées par de nouvelles décisions qui font l'objet de recours pour lesquelles le Conseil d'État se déclare incompétent dans les arrêts n^{os} 243.982 à 243.986 du 19 mars 2019. Par une citation du 29 mars 2019, les étudiants, qui avaient saisi le Conseil d'État à deux reprises selon la procédure de suspension d'extrême urgence, introduisent un recours en

référé devant le Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles. La partie requérante intervient également dans cette nouvelle cause. Par une ordonnance du 18 avril 2019, le Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles fait droit aux demandes des étudiants, en suspendant les décisions de refus et en ordonnant à la partie adverse de délivrer ces licences sous peine d'astreinte. Le 15 mai 2019, l'État belge forme appel à l'encontre de cette ordonnance. La Cour d'appel de Bruxelles, par un arrêt du 8 août 2019, confirme l'ordonnance du Président du Tribunal de Première Instance francophone de Bruxelles du 29 mars 2019. Le fond de l'affaire est actuellement pendant devant le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles. Par un jugement avant dire droit du 12 février 2020, ledit Tribunal pose à la Cour de justice de l'Union européenne plusieurs questions préjudicielle portant sur l'interprétation du point 9 de la sous-partie A de l'appendice 3 de l'annexe I du Règlement 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.

Dans le cadre des audits réalisés en 2019, la partie adverse relève également différentes non-conformités à la réglementation applicable en ce qui concerne les manuels de la requérante, qui donnent lieu à de nombreux échanges de courriers électroniques.

3. Le 30 juillet 2020, la partie adverse adresse un courrier à la requérante qui mentionne notamment ce qui suit :

« [...]

En application de l'ARA.GEN.350 du Règlement 1178/2011, la DGTA vous a averti par écrit des constatations qu'elle a effectuées, notamment via l'application Q-Pulse.

La DGTA constate cependant qu'un certain nombre de ces constatations, listées ci-après, n'ont, malgré vos différents engagements, toujours pas fait l'objet d'action correctives permettant de remédier aux non-conformités qui ont été relevées. Ainsi, la DGTA relève que vous aviez annoncé par e-mail du 24 février 2020 l'envoi d'un manuel de formation adapté pour la fin du mois de mars 2020, ce qui aurait remédié à de nombreuses non-conformités, sans que nous ayons reçu ce document. Or, des constatations effectuées ont mis en lumière que vos manuels de formation et d'exploitation renferment des non-conformités.

L'ARA.GEN.350 d) 3) prévoit ce qui suit :

"Dans le cas où un organisme ne soumet pas de plan acceptable d'actions correctives ou n'exécute pas l'action corrective dans le délai imparti ou prolongé par l'autorité compétente, la constatation passe au niveau 1 et des actions sont prises comme établi au point d) 1)."

Cela implique, en application de l'ARA.GEN.350 d) 1), que "dans le cas de constatations de niveau 1, l'autorité compétente prend immédiatement l'action appropriée pour interdire ou limiter les activités et, si nécessaire, intervient en vue

de retirer le certificat ou l'agrément spécifique ou pour le limiter ou le suspendre en totalité ou en partie, en fonction de l'importance de la constatation de niveau 1, jusqu'à ce que l'organisme ait appliqué une action corrective suffisante. "

En application de l'ORA.GEN.150 du Règlement 1178/2011 :

"Dès la réception d'une notification relative à des constatations, l'organisme :

- a) identifie la cause à l'origine de la non-conformité ;
- b) définit un plan d'actions correctives ; et
- c) démontre à l'autorité compétente une mise en œuvre satisfaisante des actions correctives, dans un délai convenu avec ladite autorité, tel qu'établi à l'ARA.GEN.350, point d). "

La liste des non-conformités ayant déjà fait l'objet d'une constatation formelle de non-conformité auxquelles il n'a pas été remédié par une action corrective suffisante est actuellement la suivante :

[...]

Les détails de ces constatations sont contenus dans les documents qui vous ont déjà été notifiés par la DGTA.

Tenant compte du nombre des non-conformités auxquelles vous n'avez pas encore remédié, et aux délais déjà écoulés ("target dates"), la DGTA envisage de prendre la mesure suivante, conformément à l'ARA.GEN.350 d) 1) du Règlement 1178/2011 :

Suspension partielle de votre certificat tant que votre manuel d'entraînement ATPL(A) et votre manuel d'exploitation n'auront pas été revus pour mettre fin aux non-conformités encore ouvertes, pour ce qui concerne les privilèges et activités suivants, qui sont par conséquent interdits jusqu'à l'approbation des manuels revus par la DGTA :

- ATP(A) Integrated
- IR(A) SE - PBN Included
- IR(A) ME
- CPL(A) Modular
- Class rating MEP (land) - Single pilot
- FI(A)
- IRI(A)
- CRI(A)
- MCC(A)

La DGTA vous accorde un délai expirant le 31/08/2020 pour faire valoir, par écrit, votre position quant à la présente.

Le dossier administratif est disponible en annexe du courrier électronique en format .zip.

La décision de la DGTA de suspendre ou non le certificat sera prise en fonction de ladite réponse.

La présente vous est adressée sans préjudice de la position développée par la DGTA dans le cadre notamment des questions préjudicielles posées par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles à la Cour de justice de l'Union européenne sur l'interprétation à donner au point 9 de la sous-partie A de l'Annexe 3 au Règlement (UE) n° 1178/2011 dans le jugement du 12 février 2020, litige dans lequel BFS est partie.

En particulier, la DGTA a pris note de ce que BFS a indiqué dans un courrier du 29 mai 2019 avoir l'intention de modifier son manuel de formation en tenant compte de la position de la DGTA quant à l'interprétation de ce règlement, sans renoncer à se prévaloir de la position que BFS continue de défendre dans le cadre de la procédure.

Pour autant que de besoin, nous vous rappelons que le fait que certaines non-conformités n'aient, le cas échéant, pas encore fait l'objet d'une notification formelle n'emporte pas une validation de celles-ci par la DGTA ».

4. Le 26 août 2020, la partie requérante adresse certains documents en vue de remédier aux non-conformités constatées.

5. Les 3 et 18 mars 2021, deux réunions explicatives ont lieu en présence de représentants de la DGTA et de la partie requérante. Le compte-rendu de la première réunion adressé par la partie adverse à la requérante mentionne ce qui suit :

« Voici le compte-rendu synthétique de nos discussions et des actions attendues à l'issue de notre réunion de ce mercredi 3 mars.

1. Manuel *Advanced UPRT & MEP*

[P. D.] informe BFS que les manuels UPRT et MEP ont été revus par le Service Formation de la DGTA pour vérifier leur conformité avec la réglementation EC1178/2011. Des observations qui concernent principalement, mais pas exclusivement, le concept de CBT pour le manuel UPRT et un exercice manquant pour le manuel MEP. Nous vous proposons de tenir une courte réunion explicative avant l'envoi du document MCCF le jeudi 18/03 à 9h ou à 13h. Comme convenu avec vous, cette réunion se tiendra en anglais.

2. Manuel IR

Sauf erreur, nous n'avons pas reçu ce manuel mis à jour. N'hésitez pas à nous communiquer si tel était le cas.

3. Manuel iATP

BFS confirme qu'aucun élève ayant commencé sa formation iATP à partir du 20/12/2019 n'a encore commencé sa formation pratique. Veuillez noter que les élèves ayant entamé leur formation avant le 20/12/2019 doivent avoir terminé celle-ci (en ce compris les tests et l'examen) avant le 20/12/2021.

[P. D.] rappelle que la formation iATP prévoit non seulement de l'*advanced UPRT* à partir de la phase 5, mais également du *basic UPRT* dès la phase 1. Or, le manuel iATP actuellement approuvé par la DGTA ne contient pas d'éléments UPRT et n'est donc pas en conformité avec la réglementation EU 1178/2011. Nous vous avons rappelé également qu'une formation ne peut pas être démarrée sans approbation du manuel de formation correspondant. De ce fait, nous vous avons demandé de préparer sans attendre une révision de votre manuel ATP intégré. Suite à nos discussions en interne, et pour nous conformer aux exigences de l'EASA, nous souhaitons que le manuel soit revu dans sa totalité et non par phases comme évoqué durant la réunion.

4. CFI

Nous sommes revenus sur le cas de M. [J.], qui n'a pas les requis nécessaires pour assurer la responsabilité de CFI. Pour rappel, les requis sont les suivants :
"Chief flight instructor (CFI). The ATO providing flight instruction shall nominate a CFI who shall be responsible for the supervision of flight and flight simulation training instructors and for the standardisation of all flight instruction and flight simulation instruction. The CFI shall hold the highest professional pilot licence and associated ratings related to the flight training courses conducted and hold an instructor certificate with the privilege to instruct for at least one of the training courses provided".

L'obtention future du MEP par M. [J.] ne satisfera pas ces critères. Nous vous demandons de nous fournir, avant le 19/03/2021, un plan d'action corrective transitoire visant à respecter la réglementation.

5. Proposition de limitation de l'agrément de l'ATO

À la demande de M. [V.], nous vous fournirons un résumé du dossier en cours, dans son état actuel.

Les réponses fournies par l'ATO dans le courrier daté du 26 août 2020 ne nous permettent pas de fermer les findings en cours. Une fois le dossier consulté par toutes les parties prenantes (nous pensons en particulier à M. [V.] qui a pris ses fonctions le 1/10/2020), nous tiendrons une réunion pour vous informer de nos constatations.

6. Disponibilité des HoT et CFI

Nous vous avons demandé de nous fournir les éléments permettant d'établir le lien entre la charge de travail des personnes désignées en lien avec les activités de l'organisation. Nous vous demandons également de tenir compte des requis de la réglementation pour la désignation de "*deputies*" dans votre organisation : compétences et qualifications requises, responsabilités qui peuvent être ou non déléguées, et répartition de celles-ci ».

6. Le 12 juillet 2021, la partie adverse écrit à nouveau à la partie requérante au sujet de la non-conformité de ses manuels. Ce courrier se présente notamment comme il suit :

« Les 3/03/2021, et 18/03/2021, deux réunions explicatives se sont tenues sur les constatations faites sur les manuels "*Advanced UPRT*", MEP et IR, lors desquelles les documents transmis depuis le mois d'août 2020 ont également été évoqués.

Lors de ces réunions dont le compte-rendu vous a déjà été transmis, BFS a annoncé qu'elle allait envoyer certains documents et ainsi remédier aux non-conformités toujours ouvertes :

- Le manuel IR concerné par la non-conformité BCAA.LIC.ATO.NC.16 n'avait toujours pas été envoyé par BFS (en date du 18/03/2021).
- Étant donné la non-conformité majeure identifiée dans la version V2.0 2020-03-03 du manuel de la formation MEP qui nous a été soumis le 30/09/2020, M. [R.V.], nouveau responsable pédagogique, allait renvoyer une édition revue avant toute analyse ultérieure par le département "Formation" de la DGTA.

- Le document MCCF initial, amendé sur base de la révision effectuée par le département "Formation" de la DGTA de la version V2020-10-18 du manuel "Advanced UPRT", a été envoyé en date du 25/03/2021.

Depuis ce moment, la DGTA n'a plus reçu le moindre document de la part de BFS.

La DGTA doit par conséquent constater que, malgré l'envoi par BFS de nombreux documents, la plupart des non-conformités, dont certaines déjà très anciennes, ne peuvent toujours pas être clôturées, bien qu'il ait été remédié, de manière sporadique, à certains points soulevés, sur lesquels il ne sera pas revenu dans la suite de ce courrier.

Ces non-conformités qui persistent conduisent la DGTA à envisager de prendre les mesures prévues par l'ARA.GEN.350 de l'annexe VI du Règlement 1178/2011, détaillées ci-après.

Dans la suite de ce document, les AMC ("*acceptable means of compliance*") désignent les moyens acceptables de conformité publiés par l'EASA et visés à l'article 76 § 3 du Règlement (UE) 2018/1139.

Les non-conformités qui conduisent la DGTA à envisager de prendre à votre égard les mesures détaillées ci-dessous sont rappelées et commentées ci-après.

[...]

Il résulte de ce qui précède que les non-conformités susmentionnées, auxquelles il n'a pas été donné suite de manière suffisante, et qui n'étaient pas encore passées au niveau 1, passent du niveau 2 au niveau 1, conformément à l'ARA.GEN.350 d) 1) de l'annexe VI du Règlement 1178/2011. Il s'agit des non-conformités 42, 44, 45, 47 et 48.

La DGTA, conformément à l'ARA.GEN.350 d) 1) du règlement 1178/2011, envisage d'appliquer la mesure administrative suivante : la suspension partielle de votre certificat, pour ce qui concerne les privilèges et activités suivants, qui seront par conséquent interdits jusqu'à l'approbation par la DGTA des manuels correspondants revus par vos soins :

- ATP(A) intégré ;
- IR(A) SE - PBN inclus ;
- IR(A) ME ;
- CPL(A) modulaire.

La DGTA vous accorde un délai expirant le 12/08/2020 pour faire valoir, par écrit, votre position quant à la présente.

Le dossier administratif est disponible en annexe du courrier électronique en format .zip.

La décision définitive de la DGTA sera prise en fonction de ladite réponse.

La présente vous est adressée sans préjudice de la position développée par la DGTA dans le cadre notamment des questions préjudicielles posées par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles à la Cour de justice de l'Union européenne sur l'interprétation à donner au point 9 de la sous-partie A de l'Annexe 3 au Règlement (UE) n° 1178/2011 dans le jugement du 12 février 2020, litige dans lequel BFS est partie (affaire C-413/20) ».

7. Le 25 juillet 2021, la requérante envoie une version révisée de l'un de ses manuels.

8. Le 2 août 2021, la requérante envoie ses observations au sujet des non-conformités relevées dans le courrier du 12 juillet de la partie adverse.

9. Le 4 août 2021, la partie adverse adresse le courriel suivant à la requérante :

« Suite à votre demande téléphonique de ce jour, je peux vous proposer les 1, 2 ou 3 septembre pour un meeting d'une heure concernant votre dossier ATO ».

Cette réunion est finalement fixée le 3 septembre 2021.

10. Le 16 août 2021, la requérante envoie une version révisée d'un autre de ses manuels.

11. Le 1^{er} septembre 2021, la partie adverse adopte la décision suivante :

« [...] »

Comme rappelé dans notre courrier du 12/07/2021, deux réunions explicatives se sont tenues les 03/03/2021 et 18/03/2021 sur les constatations faites sur les manuels "*Advanced UPRT*", "*MEP*" et "*IR*", lors desquelles les documents transmis par BFS depuis le mois d'août 2020 ont également été évoqués.

Lors de ces réunions dont le compte-rendu vous a été transmis, BFS a annoncé qu'elle allait envoyer certains documents et ainsi remédier aux non-conformités toujours ouvertes.

Étant donné la non-conformité majeure identifiée dans le manuel de la formation MEP dans sa version V2.0 2020-03-03 qui nous a été soumis le 30/09/2020, M. [R.V.], nouveau responsable pédagogique, allait renvoyer une édition revue avant toute analyse ultérieure par le département "Formation" de la DGTA.

Comme convenu, la DGTA a envoyé le 25/03/2021 le document MCCF reprenant les commentaires du département « Formation » sur le manuel "*Advanced UPRT*" dans sa version V2020-10-18.

Suite à ces réunions, plus aucun document n'était parvenu à la DGTA en date du 12/07/2021.

Dans son courrier du 12/07/2021, la DGTA vous a donc fait savoir que la plupart des non-conformités, dont certaines déjà très anciennes, ne pouvaient toujours pas être clôturées, bien qu'il ait été remédié, de manière sporadique, à certains points soulevés, sur lesquels il ne sera pas revenu dans la suite de ce courrier.

La DGTA vous a adressé en date du 12/07/2021 un courrier détaillant les non-conformités encore ouvertes et annonçant la mesure envisagée à l'encontre de BFS, prévues par l'ARA.GEN.350 de l'annexe VI du Règlement 1178/2011.

Les non-conformités qui conduisent la DGTA à prendre à l'égard de BFS les mesures détaillées ci-dessous sont rappelées et motivées ci-après.

1. BCAA.LIC.AT0.NC.5

Cette non-conformité est ouverte depuis le 06/02/2019.

Elle concerne notamment le système de gestion des changements (MoC ou management of change) qui n'est pas suffisamment implémenté.

Les éléments mis en avant lors de l'audit et les réponses données par BFS dans ses courriers du 26/08/2020 et du 02/08/2021 sont les suivants.

05.02 - Les rôles, les qualifications et les responsabilités des "*deputies*" ne sont pas définis dans le manuel de gestion de l'organisation (ci-après OMM - *organisation management manual*).

Dans la réponse du 26/08/2020, BFS mentionnait que le rôle de "*deputy head of training*" ("Responsable de formation adjoint") est décrit dans le § 3.4 et le rôle du "*deputy CFI*" ("Chef instructeur de vol adjoint") dans le § 3.5 dans la version 2.3 de l'OM (*Operations Manual*).

Dans son courrier du 12/07/2021, la DGTA signalait que, tant dans la version 2.3 que dans la version 2.4 reçue ultérieurement, le § 3.4 fait uniquement mention de la disposition suivante : "*The Head of training may delegate part of his duties and responsibilities to one or more deputies. These deputies shall be nominated and don't need the qualifications of AMC2 ORA.ATO.210.* " (Traduction libre : "Le responsable de formation peut déléguer une partie de ses tâches et responsabilités à un ou plusieurs adjoints. Ces adjoints seront nommés et n'ont pas besoin des qualifications de TAMC2 ORA.ATO.210". Le § 3.5 fait uniquement mention de la disposition suivante : "*The Chief Flight Instructor may delegate part of his duties and responsibilities to one or more deputies. All deputy tasks shall be supervised by the Chief Flight Instructor.* " (traduction libre : "le Responsable de formation peut déléguer une partie de ses tâches et de ses responsabilités à un ou plusieurs adjoints. Tous les tâches des adjoints devront être supervisées par le Responsable de formation"). Ces mentions sont insuffisantes au regard des rôles, qualifications et responsabilités des "*deputies*" ("adjoints").

Par ailleurs, la DGTA tient à préciser qu'il n'est pas prévu dans la réglementation que la fonction de Chef instructeur de vol (CFI) puisse être assortie d'un adjoint. L'AMC2 ORA.ATO.210 précise à cet égard que "*The CFI may delegate standardisation and supervision to the flight instructors. In all cases it is the CFI who is ultimately responsible for ensuring quality and standards.* " (traduction libre : "le CFI peut déléguer la standardisation et la supervision aux instructeurs de vol. Dans tous les cas, c'est le CFI qui est le responsable ultime d'assurer la qualité et les standards. ").

Dans la réponse du 02/08/2021, BFS mentionne qu'une mise à jour du manuel de gestion de l'organisation va être envoyée fin de la semaine du 02/08/2021. Ce manuel n'a pas été reçu à ce jour.

05.03 - Le système de gestion des changements ne couvre pas tous les domaines repris dans l'OMM. Il n'est pas complètement opérationnel. Pour exemple non exhaustif, l'ajout d'un nouvel avion (Robin, Grumann) ou la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation (EU2018/1139) (376/2014) ne sont pas couverts.

La réponse de BFS du 26/08/2020 fait référence à la procédure de gestion du changement décrite dans le § 1.11 du SMSM dans sa révision 2.0 soumise le 24/02/2020, gérée par le "safety manager".

Dans son courrier du 12/07/2021, la DGTA a précisé que la gestion du changement ne peut pas se limiter uniquement à ses impacts en termes de sécurité, mais également en termes de conformité, comme c'est d'ailleurs prévu par BFS dans le § 1.11 du manuel susmentionné et dans le § IV 12 de l'OMM dans sa version 2.6 du 09/10/2020.

La DGTA demandait à BFS de fournir les éléments relatifs à la dernière modification mise en œuvre dans le domaine réglementaire suivant la procédure dont il est fait mention dans le § 1.11 de ce que BFS a nommé SMSM ou "*safety management System manual*" (manuel du système de gestion de la sécurité).

La DGTA signalait également que l'OMM devait donc également être fondamentalement revu pour être remis en conformité, d'une part avec le cadre légal et réglementaire actuel, et, d'autre part, sur tous les aspects visés par l'ORA.GEN.200 et l'ORA.GEN.130.

Dans sa réponse du 02/08/2021, BFS n'a pas fourni l'analyse du dernier changement intervenu dans la réglementation qui lui est applicable.

Les éléments en possession de la DGTA ne permettent pas de conclure que le système de gestion du changement de BFS tel qu'il est documenté est effectivement implémenté.

Dans son courrier du 12/07/2021, la DGTA soulignait que c'est l'ensemble du processus de gestion des changements qui est mis en cause dans la non-conformité BCAA.LIC.ATO.NC5, et pas uniquement les exemples qui étaient évoqués.

- À titre d'exemple, le nom de M. [O. J.] apparaît en regard du poste de CFI, dans le § III 5 de la version 2.6 de l'OMM et dans le § III 3 de la version 2.6 de l'ODB ("*Operation Data Booklet*" ou livret des données d'opération), alors qu'il a été expressément signifié à BFS que M. [O. J.] ne possédait pas les requis nécessaires pour ce poste, en date du 06/01/2020 et que c'était toujours le cas à la date de mise à jour de ces manuels. Cette mention est en contradiction directe avec le § IV 12 2. c) de l'OMM de l'organisation dans sa version 2.6.
- À titre d'exemple, le § III 3 de la version 2.6 de l'ODB ne comprend pas de site manager pour Aerocampus.
- À titre d'exemple, l'organisation n'a pas soumis de révision de son manuel CPL qui, conformément à la réglementation (FCL.315.A CPL - Training course), doit comprendre une partie UPRT basique. La réglementation prévoit qu'à partir du 20 décembre 2019, tous les cours de formation agréés concernés débutant au sein d'un ATO devront être conformes aux exigences de l'UPRT. Le Règlement d'exécution (UE) 2018/1974 de la Commission du 14 décembre 2018 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil n'a pas entraîné de modification des manuels de l'organisation. Les manuels de formation devront être soumis et acceptés par la DGTA avant le début de la formation.

L'ensemble des manuels de gestion et de formation de l'organisation doivent par conséquent être revus pour refléter l'état actuel de l'exploitation envisagée et de la réglementation applicable.

Pour clôturer cette non-conformité, BFS devra fournir les révisions des manuels demandées.

Il va de soi que la législation (notamment les points ORA.GEN.130 et ORA.GEN.200, précités) ne se limite pas à exiger que les manuels soient à jour, il est également imposé aux ATO d'être en mesure de démontrer que le système de gestion du changement documenté est effectivement mis en œuvre au sein de l'organisation suivant les procédures reprises aux § 1.11 du SMSM dans sa révision 2.0 soumise le 24/02/2020 et § IV 12 de l'OMM dans sa version 2.6 du 09/10/2020, pour tous les changements affectant l'organisation. Après la réception des manuels revus, il pourra être demandé à BFS de fournir à la DGTA les preuves de la mise en œuvre effective des manuels, dans le cadre d'audits.

2. BCAA.LIC.ATO.NC.13

Cette non-conformité est ouverte depuis le 22/02/2019.

La DGTA a constaté que le manuel ATPL intégré n'est pas conforme au règlement Part-FCL.

Dans sa réponse du 26/08/2020, BFS a signalé que le sujet bloquant l'approbation du manuel de formation ATPL intégré est la section concernant l'UPRT. Pour éviter un double travail, BFS souhaitait soumettre d'abord le manuel UPRT et appliquer les mêmes concepts dans le manuel de formation ATPL intégrée.

Une première version originale du manuel de formation "*Advanced UPRT*" a été reçue le 03/03/2020. Suite à l'analyse de celui-ci par la DGTA, un courrier a été adressé à BFS en date du 08/06/2020 (références : LA/L- PEL/JF/UPRT-01). Ce courrier reprenait les remarques concernant la non-conformité n° 3 de la checklist de conformité (MCCF).

Une nouvelle version originale du manuel de formation "*Advanced UPRT*" a été reçue le 18/10/2020. Cette version a été revue par la DGTA et n'a pas pu être approuvée. Une réunion a été organisée en date du 18/03/2021 afin d'évoquer les remarques faites sur cette version du manuel. Conformément à ce qui a été discuté lors de cette réunion, le document MCCF reprenant les non-conformités relevées par le département "Formation" de la DGTA lors de la vérification du manuel "*Advanced UPRT*" dans sa version V2020-10-18 a été envoyé par la DGTA en date du 25/03/2021.

En date du 12/07/2021, la DGTA n'avait pas reçu de nouvelle version du manuel.

Dans son courrier du 12/07/2021, la DGTA précisait que l'UPRT doit être intégré dans chaque manuel où c'est prévu par la réglementation, dont le manuel ATPL intégré.

Comme mentionné précédemment à plusieurs reprises, la DGTA rappelle qu'aucune formation ATPL intégrée ne peut être démarrée sans approbation du manuel de formation correspondant, à savoir le manuel de formation ATPL intégrée. Ce fut notamment le cas au cours de la réunion du 03/03/2020 (références : ATO_BCAA_05320.pdf).

Dans sa réponse du 02/08/2021, BFS signale que le manuel "*Advanced UPRT*" sera fourni à la fin de la première semaine du mois d'août. Ce manuel n'a pas été reçu à ce jour.

Cette non-conformité ne pourra être clôturée que lorsque le manuel ATPL intégré aura été rendu conforme à la réglementation.

3. BCAA.LIC.ATO.NC.15

Cette non-conformité est ouverte depuis le 22/02/2019.

La DGTA a constaté que le manuel MEP n'est pas conforme au règlement Part-FCL.

La réponse de BFS du 26/08/2020 précise que le manuel de formation MEP est "en suspens" suite à un problème de suivi des modifications. BFS a répondu avoir exploré des outils alternatifs pour l'écriture des manuels pour améliorer leur conformité, ce qui aurait entraîné un retard. Pour répondre à cette non-conformité, BFS annonçait le 26 août 2020 que le manuel remanié sera soumis prochainement en suivant la procédure standard.

Le manuel de formation MEP dans sa version v2020-03-03 a été reçu par la DGTA le 30/09/2020. La DGTA a procédé à l'analyse de ce manuel. Comme mentionné précédemment, étant donné les non-conformités majeures relevées à la première lecture du manuel, M. R. V. a souhaité lors de la réunion du 18/03/2021 renvoyer une nouvelle version du manuel de formation MEP avant de continuer l'analyse en suivant la procédure standard.

En date du 12/07/2021, la DGTA n'avait pas reçu de manuel mis à jour.

La réponse de BFS du 02/08/2021 signale qu'une version mise à jour du manuel MEP a été envoyée en date du 25/07/2021. L'analyse de ce manuel est en cours.

Cette non-conformité ne pourra être clôturée que lorsque le manuel de formation MEP, dûment mis à jour, aura été approuvé par la DGTA.

Bien que la présente décision ne concerne pas la formation MEP, en raison du fait que le courrier envoyé par la DGTA le 12/07/2021 ne mentionnait pas que la DGTA envisageait la suspension du certificat pour cette activité, la DGTA se réserve de notifier une telle intention par courrier séparé, et l'absence de mesure concernant la formation MEP n'est pas à considérer par BFS comme une quelconque validation.

4. BCAA.LIC.ATO.NC.16

Cette non-conformité est ouverte depuis le 22/02/2019. La DGTA a constaté que le manuel IR n'est pas conforme au règlement Part-FCL.

BFS a répondu avoir exploré des outils alternatifs pour l'écriture des manuels pour améliorer leur conformité, ce qui aurait entraîné un retard. Pour répondre à cette non-conformité, BFS annonçait le 26/08/2020 que le manuel remanié serait soumis prochainement en suivant la procédure standard.

En date du 12/07/2021, la DGTA n'avait pas reçu de manuel mis à jour.

Dans son courrier du 02/08/2021, BFS annonce soumettre le manuel concerné au plus tard le 09/08/2021. Ce manuel n'a été reçu qu'en date du 17/08/2021.

La DGTA procède actuellement à l'examen de ce manuel. Dans l'intervalle, la suspension du certificat pour cette activité, dont la DGTA avait annoncé qu'elle l'envisageait dans son courrier du 12/07/2021, est décidée par la présente. Il n'est en effet plus acceptable que cette non-conformité de niveau 1 n'ait pas pu être clôturée.

Cette non-conformité ne pourra être clôturée que lorsque le manuel de formation IR, dûment mis à jour, aura été approuvé par la DGTA.

5. BCAA.LIC.ATO.NC.42

Cette non-conformité est ouverte depuis le 21/10/2019.

BFS a sous-traité une partie du cours intégré ATP à *European Flight Training* (EFT) à Fort Pierce (États-Unis). Ce centre de formation n'est pas agréé pour dispenser une formation intégrée ATP. Au cours de l'audit, BFS n'a pas été en mesure de prouver que les activités sous-traitées sont effectivement intégrées dans le système de gestion du centre de formation. Par exemple, les activités liées à la sécurité sous-traitées qui sont pertinentes pour l'agrément n'étaient pas incluses dans les programmes de gestion de la sécurité et de contrôle de la conformité de l'organisation.

La réponse de BFS du 26/08/2020 précisait que EFT ATO n'est pas utilisée pour les formations de BFS et que les activités de "KFPR" tombent sous le couvert de l'ATO BFS. BFS signale qu'un audit interne a été réalisé et un "*compliance monitoring auditor*" a été désigné pour ce site. Une copie de la feuille de présence de l'auditeur à la formation "*Compliance Monitoring Introduction*" en date du 13/05/2019 a été fournie en annexe dudit courrier.

Sur la base des éléments à sa disposition, la DGTA a pu établir les faits suivants :

- Le site KFPR est repris comme base alternative pour BFS dans l'OMM (version 2.6), qui n'a pas encore été approuvé de la DGTA.
- Il y aurait actuellement cinq instructeurs de vol spécifiquement actifs sur le site de KFPR (Fl list V43 du 11/09/2020). Ils auraient tous démarré leur fonction dans l'ATO BFS le 14/06/2019.
- Contrairement à ce qui est indiqué dans la réponse de BFS en date du 26/08/2020, il est toujours mentionné que certaines activités de formation sont sous-traitées à Aviator College aux États-Unis dans le § III 13 "Activités sous-traitées" de la version 2.6 de l'OMM.

En conséquence, la DGTA demandait, dans son courrier du 12/07/2021, que BFS adapte son OMM en fonction du contrat envisagé avec le sous-traitant sous la forme d'une notification conforme aux ORA.GEN.205, ORA.GEN.220, ORA.GEN. 130 et ARA.GEN.330, et ce pour tout sous-traitant actuel ou nouveau sous-traitant envisagé. Il était rappelé qu'aucun recours à des sous-traitants ne pouvait être admis avant que la notification du recours à un sous-traitant ait été formellement approuvée par la DGTA dans le cadre des dispositions précitées.

La DGTA demandait également que les opérations de BFS aux États-Unis, qu'il s'agisse d'activités propres ou d'activités sous-traitées, soient clairement définies dans l'OMM de l'organisation.

Dans sa réponse du 02/08/2021, BFS mentionne que "l'OMM a été amendé dans ce sens et sera transmis au plus tard le 09/08/2021". Le manuel de gestion de l'organisation mis à jour n'a cependant pas été reçu à ce jour.

BFS évoque également "le changement de Flight Safety vers EFT" comme sous-traitant, qui aurait été notifié à la DGTA le 28/05/2019 et joint une copie de ce courrier. La DGTA a reçu quant à elle une autre lettre en date du 29/05/2021 qui est jointe au dossier administratif (références: ATO_BCAA_03877_Annex01.pdf). Ce dernier courrier mentionne le recours à un sous-traitant du nom de Aviator College et non pas EFT. Dans sa réponse du 26/08/2020, BFS mentionne que l'EFT ATO n'est pas utilisée pour les formations et évoque des "activités de KFPR". Or, dans son courrier du 02/08/2021, BFS fournit deux documents appelés "*Management of change 2019-03*" et "*Risk*

assessment-Description-Evaluation-Control" qui s'appliquent au sous-traitant *"European Flight School (EFT) - EASA ATO 0008"*.

La DGTA constate que, sur base des éléments fournis par BFS, il n'est toujours pas possible d'établir quelles sont les activités de l'organisation qui sont réalisées en propre ou en sous-traitance aux États-Unis.

La DGTA note par ailleurs que les minutes des réunions des comités de sécurité (*"Safety Review Board"* et *"Safety Action Group"*) fournies par BFS comme éléments de réponse à la non-conformité 47 en annexe de son courrier du 02/08/2021 ne reprennent pas d'éléments relatifs aux activités propres et/ou sous-traitées de BFS aux États-Unis.

Cette non-conformité sera clôturée quand BFS aura été en mesure de clarifier quelles sont les activités éventuelles réalisées, en propre ou en sous-traitance, aux États-Unis et de démontrer qu'elles sont couvertes par son système de gestion de la conformité et de la sécurité, et que les notifications préalables auront permis à la DGTA de se positionner sur les éventuels changements de sous-traitants.

6. BCAA.LIC.ATO.NC.44

Cette non-conformité est ouverte depuis le 21/10/2019.

BFS avait rédigé un système pour identifier les dangers pour la sécurité. Toutefois, la fonction ne couvrait pas le périmètre des activités de l'organisation sur le site d'exploitation américain de Fort Pierce.

La réponse de BFS du 26/08/2020 indiquait que le SMSM définit le système de sécurité qui s'applique à l'ensemble des activités réalisées par l'entreprise, incluant les opérations satellites. Cela incluait, d'après BFS, toutes les activités en vol, au sol et de maintenance où qu'elles aient lieu. BFS signalait que, comme cette mention existe depuis la version originale du manuel, elle s'applique à toutes les activités de BFS sur le site KFPR.

En conséquence, dans son courrier du 12/07/2021, la DGTA demandait à BFS de fournir les éléments suivants, sans préjudice des obligations déjà rappelées de recueillir préalablement l'approbation de la DGTA avant les changements visés à l'ORA.GEN.130 :

- preuve de l'intégration des activités de BFS sur le site de KFPR dans l'analyse des risques de l'organisation, comme prévu dans les § 1.1.3 et 1.9 du SMSM dans sa version 2.0 ;
- preuve de l'intégration des activités sous-traitées à Aviator College dans l'analyse des risques de l'organisation, comme prévu dans les § 1.1.3 du SMSM dans sa version 2.0.

Dans sa réponse du 02/08/2021, BFS fournit deux documents appelés *"Management of change 2019-03"* et *"Risk assessment-Description-Evaluation-Control"* qui s'appliquent au recours au sous-traitant *"European Flight School (EFT) - EASA ATO 0008"*. Dans sa réponse du 26/08/2020, BFS mentionnait pourtant que l'EFT ATO n'est pas utilisée pour les formations et évoquait des "activités de KFPR".

Les éléments fournis par BFS ne semblent donc pas relatifs aux activités propres de BFS aux États-Unis ni aux activités d'Aviator College.

Il faut noter par ailleurs que les minutes des réunions des comités de sécurité (*"Safety Review Board"* et *"Safety Action Group"*) fournies par BFS comme éléments de réponse à la non-conformité 47 en annexe de son courrier du

02/08/2021 ne reprennent pas d'éléments relatifs aux activités propres et/ou sous-traitées de BFS aux États-Unis.

Comme c'est également précisé dans la non-conformité 42, pour pouvoir clôturer cette non-conformité, BFS doit être en mesure de démontrer que les activités réalisées aux États-Unis sont couvertes par son système de gestion de la sécurité, sans préjudice des obligations de déclaration et d'approbation préalable de tout changement dans les sous-traitants auxquels BFS compte faire appel.

7. BCAA.LIC.ATO.NC.45

Cette non-conformité est ouverte depuis le 21/10/2019.

Le centre de formation agréé avait du personnel en suffisance pour que les tâches et les activités planifiées soient exécutées conformément aux exigences applicables. Toutefois, il s'est avéré que deux instructeurs de vol n'avaient pas les qualifications pour dispenser une formation dans le cadre d'un cours intégré ATP.

Les exemples suivants en témoignent :

- un instructeur de vol basé à Charleroi assurant la formation CPL détenait uniquement une licence PPL et un certificat d'aptitude médicale de classe 2 ;
- au moins un instructeur de vol basé à Fort Pierce (site d'exploitation situé aux États-Unis), assurant la formation CPL, détenait uniquement une licence PPL et un certificat d'aptitude médicale de classe 2.

Dans sa réponse du 26/08/2020, BFS affirmait que tous les instructeurs ont obtenu des certificats d'aptitude médicale de classe 1, qui sont suivis dans le système de planification en ligne de BFS avec des dates d'expiration, ce qu'elle estimait démontrer par son annexe 45 à ce courrier.

Dans son courrier du 12/07/2021, la DGTA a indiqué que l'annexe 45 précitée ne permet pas de voir les certificats d'aptitude médicale. Si leur suivi est bien assuré par l'outil, il est demandé à BFS d'en fournir la preuve. La DGTA signalait également que la gestion des dates d'expiration des qualifications dans l'outil de planification en ligne ne permet pas à lui seul de s'assurer que les instructeurs ont les qualifications suffisantes pour assurer leurs instructions.

En conséquence, la DGTA demandait à BFS de fournir la liste des requis établis par l'organisation pour les instructeurs de chaque cours et la procédure qui sera appliquée dans l'organisation pour s'assurer que les instructeurs aient les requis nécessaires pour assurer leurs missions d'instruction.

Dans sa réponse du 02/08/2021, BFS fait parvenir une procédure pour le suivi des licences et des certificats des instructeurs et annonce que cette procédure sera introduite dans la révision du manuel de gestion de l'organisation.

BFS n'a pas fourni la liste des requis établis par l'organisation pour les instructeurs de chaque cours. Cet élément est nécessaire pour pouvoir clôturer cette non-conformité, de même que la révision du manuel de gestion de l'organisation mentionnée par BFS.

8. BCAA.LIC.ATO.NC.47

Cette non-conformité est ouverte depuis le 21/10/2019.

Le centre de formation agréé BFS est considéré comme un centre de formation complexe. Dans le cadre des activités du centre de formation, le centre de

formation n'a pas pu fournir la preuve de réunions régulières du comité d'examen de la sécurité et du groupe d'action pour la sécurité.

La réponse de BFS indique que les réunions mensuelles du personnel contiennent une partie "*safety review board*" et que les "*safety action groups*" ne sont mis en œuvre que quand c'est nécessaire.

Les minutes de la réunion du 18/06/2020 ont été jointes en annexe au courrier du 26/08/2020.

Dans son courrier du 12/07/2021, la DGTA constate que les participants au "*safety review board*" ne sont pas définis dans la documentation de l'organisation. Dans les minutes fournies, seuls certains responsables de sites sont mentionnés dans les absents. Il est demandé à BFS de définir dans un manuel d'organisation qui sont les participants obligatoires au "*safety review board*". Les minutes fournies renseignent certaines actions renvoyées au "*safety action group*". Il était demandé à BFS de fournir les minutes de réunions du ou des "*safety action group(s)*" correspondants.

Dans sa réponse du 02/08/2021, BFS annonce que "la composition du *Safety Review Board* est définie au point 1.3 du SMSM et que le board est composé de l'AM, des SM, HOT, CMM, CTKI et du CFI, les site managers ne sont pas repris". BFS fournit les minutes de réunion des derniers comités qui se sont réunis.

Ces éléments permettent de clôturer cette non-conformité, sans préjudice cependant des non-conformités n°42 et 44 abordées ci-avant, et dont il ressort que la situation des sous-traitants aux États-Unis doit être clarifiée et le cas échéant faire l'objet de déclarations et d'approbation préalable par la DGTA, conformément aux dispositions citées.

9. BCAA.LIC.ATO.NC.48

Cette non-conformité est ouverte depuis le 21/10/2019.

Le centre de formation n'a pas été en mesure de fournir des preuves détaillées de comptes rendus réguliers d'avancement établis par les instructeurs et comportant des évaluations, ainsi que des contrôles réguliers en vol visant à estimer les progrès, ainsi que les examens au sol. De plus, le système d'archivage ne permettait pas un stockage adéquat, une traçabilité fiable et une accessibilité en temps utile de toutes les activités.

La réponse de BFS du 26/08/2020 mentionne le fait que les "*progress tests*" sont remplis dans les "cartes" de formation des élèves. BFS propose d'envoyer un film ou des scans des dossiers des élèves.

Dans son courrier du 12/07/2021, la DGTA demande à BFS de fournir une liste avec les élèves ayant terminé dernièrement une formation au sein de l'organisation.

Dans sa réponse du 02/08/2021, BFS envoie le film montrant un dossier d'un élève. BFS n'a pas fourni de liste des élèves ayant terminé dernièrement une formation au sein de l'organisation.

Pour pouvoir clôturer cette non-conformité, la DGTA demande à BFS de démontrer que l'organisation a établi un système d'archivage qui permette un stockage adéquat, une traçabilité fiable et une accessibilité en temps utile de toutes les activités, afin que les dossiers des élèves soient consultables à tout

moment et notamment lors d'un audit (ORA.GEN.220 et AMC & ORA.ATO.120.).

Il résulte de ce qui précède qu'il n'a pas été donné suite de manière suffisante ni satisfaisante aux non-conformités de niveau 1 n° 5, 16, 42, 44, 45 et 48 (Pour autant que de besoin, la DGTA rappelle que la non-conformité n°13 reste encore ouverte, mais que cette dernière fera l'objet de notifications ultérieures.).

La DGTA, conformément à l'ARA.GEN.350 d) 1) du règlement 1178/2011, applique la mesure administrative suivante : la suspension partielle de votre certificat, pour ce qui concerne les privilèges et activités suivants, qui seront par conséquent interdits jusqu'à l'approbation par la DGTA des manuels de gestion de l'organisation et de formation correspondants à chacun de ces privilèges et activités revus par vos soins :

- ATP(A) intégré ;
- IR(A) SE -PBN inclus;
- IR(A) ME ;
- CPL(A) modulaire.

Cette décision prend cours le 06/09/2021. À la date d'entrée en vigueur de la décision, les formations éventuelles concernées par les activités suspendues ne peuvent pas être poursuivies.

Le certificat des cours approuvés revus en conséquence vous sera transmis à la date d'entrée en vigueur de la décision.

Vous disposez d'un délai de 60 jours, prenant cours le lendemain de la réception de la notification de la présente décision administrative, pour introduire un recours fondé sur 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>).

Le dossier administratif est disponible en annexe du courrier électronique en format .zip.

La présente vous est adressée sans préjudice de la position développée par la DGTA dans le cadre notamment des questions préjudicielles posées par le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles à la Cour de justice de l'Union européenne sur l'interprétation à donner au point 9 de la sous-partie A de l'Annexe 3 au Règlement 1178/2011 dans le jugement du 12 février 2020, litige dans lequel BFS est partie (affaire C-413/20) ».

Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Recevabilité

IV.1. Thèses des parties

La requérante considère qu'elle est directement visée par la décision attaquée qui ne lui permet plus d'exercer en l'état son activité de formation et entraîne, en outre, de nouvelles incertitudes sur son avenir. Elle estime que cette

décision lui fait également grief dès lors qu'une formation complète de pilote dure environ deux ans et que cela engendrerait des modifications au programme en cours déjà payé et approuvé par les élèves de l'école en cours de formation. Elle en déduit qu'elle dispose de l'intérêt requis en droit puisque, d'une part, l'acte administratif attaqué lui cause un préjudice personnel, direct, certain, actuel et lésant un intérêt légitime et que, d'autre part, la suspension et l'annulation éventuelle de cet acte est de nature à lui procurer un avantage direct et personnel, à savoir la continuité de ses activités.

La partie adverse relève que la requérante demande que l'exécution de la suspension partielle de son certificat d'ATO, décidée dans la décision attaquée, soit suspendue par le Conseil d'État. Elle observe que la suspension demandée par la requérante devrait lui permettre de poursuivre des formations en cours et à entamer de nouvelles dès le mois d'octobre 2021. Elle indique que ce sont essentiellement les formations de pilote commercial (CPL (A) modulaire) et de pilote de transport aériens (ATP (A)) qui, d'après la requérante, sont les plus importantes alors même qu'aucun manuel revu n'a été introduit pour ces deux formations auprès de la DGTA (et donc *a fortiori* approuvé) bien que l'obligation pour la requérante de les revoir fondamentalement n'a jamais été contestée. Selon elle, il ressort de l'exposé des moyens que la requérante ne conteste pas qu'à l'heure actuelle, ses manuels doivent être fondamentalement revus et faire l'objet d'une approbation préalable avant d'être utilisés. Elle souligne, à cet égard, que la révision de ces manuels et leur approbation sont nécessaires pour que la requérante puisse dispenser des formations conformes à la réglementation actuelle, en particulier les dispositions du règlement (UE) 1178/2011 visées dans la décision attaquée. Elle rappelle que, comme l'a jugé notamment l'arrêt n° 242.958 du 16 novembre 2018, pour être recevable à contester une mesure devant le Conseil d'État, un requérant ne doit pas viser le maintien d'une situation illégale. Elle soutient que la requérante demande précisément et expressément, en substance, de pouvoir poursuivre ou entamer des formations sans respecter le cadre légal et réglementaire, en particulier pour les deux formations ATP (A) et CPL (A) pour lesquelles elle n'a introduit depuis 2019 aucun manuel revu. Elle fait valoir que, pour les deux autres formations suspendues, au 1^{er} septembre 2021, le manuel n'avait pas encore été examiné ni *a fortiori* approuvé. Elle ajoute que le manuel qu'elle a reçu pour l'une de ces formations n'est toujours pas en état d'être approuvé, comme elle l'a indiqué à la requérante le 3 septembre 2021 et qu'une nouvelle version reçue le 6 septembre 2021 est actuellement examinée. Elle en conclut que la requérante n'a pas d'intérêt légitime à poursuivre la suspension de l'acte attaqué, puisque les formations suspendues s'exerceraient alors sans être couvertes et décrites par des manuels à jour et approuvés préalablement.

IV.2. Appréciation

Pour que le recours en annulation d'un acte administratif soit recevable, il est notamment requis que l'intérêt du requérant à une telle annulation soit légitime, c'est-à-dire qu'il ne s'assimile pas au maintien d'une situation illégale, autrement dit, contraire aux lois impératives, à l'ordre public ou aux bonnes mœurs.

S'il n'est pas contesté que les manuels de la requérante comportaient des lacunes au regard de la réglementation applicable, cette dernière soutient dans les trois moyens de sa demande de suspension d'extrême urgence, qu'un délai courant au moins jusqu'au 3 septembre 2021, date de la réunion acceptée par la partie adverse, doit lui être accordé pour régulariser cette situation et que, par conséquent, l'acte attaqué ne pouvait être adopté avant cette date.

Dès lors que l'illégalité de la situation de la requérante est contestée dans les moyens, l'exception est liée au fond.

V. Conditions de la suspension d'extrême urgence

Conformément à l'article 17, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'une décision administrative suppose deux conditions, une urgence incompatible avec le délai de traitement de l'affaire en annulation et l'existence d'au moins un moyen sérieux susceptible, *prima facie*, de justifier l'annulation de cette décision. Le paragraphe 4 de ce même article vise l'hypothèse d'un recours en suspension d'extrême urgence qui doit indiquer en quoi le traitement de l'affaire est incompatible avec le délai de traitement de la demande de suspension visée au paragraphe 1^{er}.

VI. Premier moyen

VI.1. Thèse de la partie requérante

Le premier moyen est pris de la violation du point ARA.GEN.350 de la sous-partie GEN de l'annexe VI du Règlement (UE) 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, des articles 2 et 3 de la loi de 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe général de droit administratif du respect du délai

raisonnable, des devoirs de prudence et de minutie, de l'erreur et de l'inadéquation des motifs, de l'excès de pouvoir et de l'erreur manifeste d'appréciation.

La requérante fait grief à l'acte attaqué d'avoir été adopté sur la base d'un niveau de constatation irrégulier. Selon elle, la partie adverse ne pouvait adopter l'acte attaqué qu'à la condition de lui reprocher des constatations de niveau 1 au sens du point ARA.GEN.350 de la sous-partie GEN de l'annexe VI du Règlement UE 1178/2011 du 3 novembre 2011, précité. Elle estime que non seulement la partie adverse n'a pas respecté le prescrit de cette disposition mais également qu'elle a statué dans un délai déraisonnable.

Elle rappelle que la disposition précitée prévoit les différents niveaux de constatations de non-conformités ainsi que la procédure permettant à l'autorité compétente de prendre des mesures lorsque des constatations de niveau 2 n'ont pas fait l'objet de mesures correctives par l'établissement concerné et que le principe général de droit administratif du délai raisonnable impose à l'administration d'adopter sa décision dans un espace de temps limité. Elle relève que la partie adverse lui a adressé, le 30 juillet 2020, un courrier dans lequel plusieurs non-conformités sont reprises en niveau 2 et qui lui octroie un délai expirant le 31 août 2020 pour faire valoir, par écrit, sa position, ce qu'elle a fait le 26 août 2021. Elle ajoute qu'à la suite de deux réunions qui se sont tenues le 3 mars 2021 et le 18 mars 2021, un nouveau courrier lui a été adressé le 12 juillet 2021 lui accordant un nouveau délai expirant le 12 août 2021 pour qu'elle fasse à nouveau part de ses observations écrites. Elle indique qu'elle a adressé ses observations le 2 août 2021 ainsi que deux manuels modifiés (le manuel IR et le manuel MEP) les 25 juillet 2021 et 16 août 2021 et que l'acte attaqué est ensuite adopté le 1^{er} septembre 2021. Elle allègue que la partie adverse ne lui a pas accordé un délai de mise en œuvre d'actions correctives mais s'est limitée à solliciter uniquement des observations écrites. Elle souligne que, selon la disposition précitée, ce n'est que lorsque l'organisme « ne soumet pas de plan acceptable d'actions correctives ou n'exécute pas l'action corrective dans le délai imparti ou prolongé par l'autorité compétente, [que] la constatation passe au niveau 1 et [que] des actions sont prises comme établi au point d) 1) ». Elle estime avoir toujours répondu dans les délais impartis par la partie adverse et envoyé, par ailleurs, les documents sollicités. Elle soutient qu'avant de pouvoir modifier le niveau de la constatation de la non-conformité, la partie adverse a l'obligation de lui accorder un délai lui permettant de fournir un plan d'actions correctives mais qu'en l'espèce, seules deux réunions explicatives se sont tenues au mois de mars 2021 avant que, dans son courrier du 12 juillet 2021, la partie adverse n'indique que les non-conformités de niveau 2 sont élevées au niveau 1. Elle fait valoir que même s'il fallait considérer que les demandes

formulées par la partie adverse constituent une demande de plan d'action, ce qu'elle conteste, elle a adressé les documents requis dans le délai imparti prenant fin le 31 août 2020 et que ce n'est que près d'un an plus tard que la partie adverse a notifié un passage du niveau 2 au niveau 1 de plusieurs non-conformités par son courrier du 12 juillet 2021. Elle considère que le délai de traitement de son dossier est manifestement déraisonnable puisqu'elle a répondu aux courriers de la partie adverse dans le délai que cette dernière lui a octroyée.

VI.2. Appréciation

Le point ARA.GEN.350 de la sous-partie GEN de l'annexe VI du Règlement (UE) 1178/2011, précité, dispose ce qui suit

« ARA.GEN.350 Constatations et actions correctives – organismes

- a) L'autorité compétente responsable de la supervision conformément à l'ARA.GEN.300, point a), dispose d'un système destiné à analyser les constatations pour déterminer leur importance du point de vue de la sécurité.
- b) Une constatation de niveau 1 est établie par l'autorité compétente lorsque toute non-conformité significative est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre, dans les procédures ou manuels de l'organisme ou dans les termes de l'agrément ou du certificat, qui réduit la sécurité ou met gravement en danger la sécurité du vol.

Les constatations de niveau 1 comprennent :

- 1) le fait de ne pas avoir permis à l'autorité compétente d'accéder aux installations de l'organisme, comme prévu à l'ORA.GEN.140, pendant les heures d'ouverture normales et après deux demandes écrites ;
 - 2) l'obtention ou le maintien de la validité d'un certificat d'organisme par falsification des preuves documentaires présentées ;
 - 3) une preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse du certificat d'organisme ; et
 - 4) l'absence de dirigeant responsable.
- c) Une constatation de niveau 2 est établie par l'autorité compétente lorsque toute non-conformité est détectée par rapport aux exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre, dans les procédures et manuels de l'organisme ou dans les termes de l'agrément ou du certificat, qui réduit la sécurité ou met en danger la sécurité du vol.
- d) Lorsqu'une constatation est établie au cours de la supervision ou par tout autre moyen, l'autorité compétente, sans préjudice de toute action additionnelle exigée par le règlement (CE) n° 216/2008 et ses règles de mise en œuvre, communique par écrit la constatation à l'organisme et demande la mise en œuvre d'une action corrective pour traiter la ou les non-conformités identifiées. Le cas échéant, l'autorité compétente en informe l'État membre dans lequel l'aéronef est immatriculé.
- 1) Dans le cas de constatations de niveau 1, l'autorité compétente prend immédiatement l'action appropriée pour interdire ou limiter les activités et, si nécessaire, intervient en vue de retirer le certificat ou l'agrément spécifique ou pour le limiter ou le suspendre en totalité ou en partie, en

fonction de l'importance de la constatation de niveau 1, jusqu'à ce que l'organisme ait appliqué une action corrective suffisante.

2) Dans le cas de constatations de niveau 2, l'autorité compétente :

- i) accorde à l'organisme un délai de mise en œuvre de l'action corrective correspondant à la nature de la constatation, mais qui ne peut initialement dépasser trois mois. Au terme de cette période, et en fonction de la nature de la constatation, l'autorité compétente peut prolonger la période de trois mois sur la base d'un plan d'actions correctives satisfaisant approuvé par l'autorité compétente ; et
 - ii) évalue le plan d'actions correctives et le plan de mise en œuvre proposés par l'organisme et, si l'évaluation conclut qu'ils sont suffisants pour traiter la ou les non-conformités, les accepte.
- 3) Dans le cas où un organisme ne soumet pas de plan acceptable d'actions correctives ou n'exécute pas l'action corrective dans le délai imparti ou prolongé par l'autorité compétente, la constatation passe au niveau 1 et des actions sont prises comme établi au point d) 1).
- 4) L'autorité compétente enregistre toutes les constatations dont elle est à l'origine ou qui lui ont été communiquées et, le cas échéant, les mesures de mise en application qu'elle a exécutées, ainsi que les actions correctives et la date de clôture de l'action relative aux constatations.
- e) Sans préjudice de mesures additionnelles de mise en application, lorsque l'autorité d'un État membre agissant en vertu des dispositions de l'ARA.GEN.300, point d), identifie une non-conformité aux exigences applicables du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre au sein d'un organisme certifié par l'autorité compétente d'un autre État membre ou par l'Agence, elle en informe ladite autorité compétente et indique le niveau de la constatation ».

En l'espèce, les constatations de niveau 2 BCAA.LIC.ATO.NC.5, BCAA.LIC.ATO.NC.42, BCAA.LIC.ATO.NC.44, BCAA.LIC.ATO.NC.45 et BCAA.LIC.ATO.NC.48 qui ont été notifiées à la requérante dans le cadre des audits effectués en 2019 mentionnaient respectivement un délai expirant le 15 décembre 2019, le 1^{er} mars 2020, le 6 mars 2020, le 7 février 2020 et le 6 mars 2020 pour effectuer les actions correctrices qui sont énumérées.

Si la requérante estimait ne pas être en mesure de respecter les délais prévus dans ces constatations, il lui appartenait, conformément à la disposition précitée, de soumettre pour approbation à la partie adverse un plan acceptable d'actions correctives, ce qu'elle s'est abstenu de faire.

Comme ils l'indiquent expressément, les courriers adressés par la partie adverse les 30 juillet 2020 et 12 juillet 2021 ne sont pas destinés à faire des constatations et à donner un délai pour une action corrective mais bien à informer la requérante que ses précédentes démarches ne peuvent être considérées comme des actions correctives et de lui permettre de faire valoir ses observations au sujet de la suspension partielle de son certificat qui risque d'en résulter.

En l'absence d'actions correctives pour les constatations précitées de niveau 2 dans les délais prévus initialement qui expiraient entre le 15 décembre 2019 et le 6 mars 2020, la partie adverse a valablement pu considérer que ces constatations devaient dorénavant être considérées comme étant de niveau 1.

Par ailleurs, ayant disposé d'un délai de plus d'un an pour appliquer des mesures correctives qui doivent en principe être exécutées dans un délai n'excédant pas trois mois selon la disposition précitée, la requérante ne peut utilement invoquer une méconnaissance du principe du délai raisonnable.

Le premier moyen n'est pas sérieux.

VII. Deuxième moyen

VII.1. Thèse de la partie requérante

Le deuxième moyen est pris de la violation du principe général de droit de la confiance légitime, du principe de bonne administration, du principe d'égalité et de non-discrimination, des articles 10 et 11 de la Constitution, des articles 2 et 3 de la loi de 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'insuffisance et de l'erreur dans les motifs de l'acte, de la violation du principe de bonne administration et de l'erreur manifeste d'appréciation et de l'excès de pouvoir.

La requérante indique qu'à la suite du courrier que lui a adressé la partie adverse le 12 juillet 2021, elle a sollicité la tenue d'une réunion. Elle précise que, par un courrier électronique du 4 août 2021, l'un des agents de la partie adverse lui a signalé qu'un entretien pourrait se dérouler via la plateforme Teams, le 1^{er}, le 2 ou le 3 septembre 2021 afin de discuter du dossier relatif à l'école d'aviation. Elle souligne qu'elle a répondu à ce courrier électronique le 5 août 2021 en sollicitant le rendez-vous le 3 septembre 2021 et interrogeant la DGTA quant à la durée d'une heure prévue. Elle critique le fait que malgré l'organisation de cet entretien susceptible de l'éclairer quant à la manière de répondre aux griefs lui sont reprochés, la partie adverse a adopté l'acte attaqué le 1^{er} septembre 2021, soit deux jours avant la tenue de la réunion. Il lui semble évident qu'elle attendait pourtant la tenue de ce rendez-vous pour pouvoir terminer les démarches qu'elle a déjà entreprises en vue de la mise en conformité de son activité. Elle ajoute que, le lendemain de l'adoption de l'acte attaqué, soit le 2 septembre 2021, elle a adressé un courrier électronique à la partie adverse afin d'envisager la tenue de l'entretien le jour même afin de comprendre les raisons pour lesquelles l'acte attaqué a été adopté avant l'entretien

du 3 septembre 2021. Elle considère que le courrier électronique lui accordant un entretien est bien un acte de l'administration suscitant une attente légitime dans son chef et que c'est sur base de cette attente légitime qu'elle s'est permise de retarder le dépôt des documents sollicités. Elle estime qu'en adoptant l'acte attaqué sans attendre la date de la réunion prévue, la partie adverse n'a pas honoré son engagement et qu'il lui appartenait, dès lors, de s'en expliquer au sein de l'acte attaqué. Elle fait valoir qu'il n'existe au sein de l'acte attaqué aucune motivation qui ferait apparaître l'existence d'un motif grave ou d'une justification objective et raisonnable qui permette à la DGTA de revenir sur l'attente légitime suscitée et qu'il en résulte que la motivation de l'acte attaqué est insuffisante sur ce point.

Par ailleurs, elle soutient que le principe d'égalité et de non-discrimination est également méconnu puisque le 25 juillet 2021 et le 17 août 2021, elle a communiqué le manuel relatif à la formation IR et le manuel relatif à la formation ME mais que, sans analyser la conformité de ces manuels, le 1^{er} septembre 2021 à la suspension du certificat de la partie requérante en ce qui concerne les activités IR(A) SE et IR(A) ME. Elle produit à cet égard un article de presse publié le 3 septembre 2021 concernant la société Brussels Airlines qui a adressé un manuel opérationnel au sujet duquel la partie adverse n'a signalé aucune irrégularité mais qui n'a pas encore été approuvé. Elle en déduit qu'elle se trouve dans une situation comparable à cette compagnie aérienne et que bien que la partie adverse n'ait procédé à l'approbation d'aucun des manuels communiqués, seul son certificat est suspendu, ce qui lui semble contraire au principe d'égalité et de non-discrimination. Elle soutient également que la motivation de l'acte attaqué ne permet pas de comprendre les raisons pour lesquelles la formation IR(A) SE et la formation IR(A) ME sont suspendues alors que le manuel modifié relatif à ces procédures, qui a été envoyé, n'a pas encore été examiné.

VII.2. Appréciation

Le principe de légitime confiance invoqué dans le moyen implique que tout citoyen doit pouvoir se fier à une ligne de conduite constante de l'autorité ou à des concessions ou des promesses que les pouvoirs publics ont faites dans des cas concrets. S'agissant d'un acte individuel, dans le cadre duquel l'administration dispose d'un pouvoir d'appréciation, la possibilité d'invoquer la confiance légitime suppose une situation dans laquelle l'autorité a fourni au préalable à l'intéressé des assurances précises susceptibles de faire naître dans son chef des espérances fondées.

En l'espèce, la requérante se fonde sur un courrier électronique dans lequel un agent de la partie adverse propose trois dates au début du mois de septembre pour une réunion portant sur son « dossier ATO ». Il n'est nullement mentionné dans ce courrier que la partie adverse s'engagerait à postposer au moins jusqu'à cette date des mesures qu'elle est censée prendre « immédiatement » en application du point ARA.GEN.350 précité.

Par ailleurs, l'échange de courrier électronique auquel fait référence la requérante n'indique pas non plus l'intention de la requérante d'attendre la date de réunion pour faire parvenir une version révisée de ses manuels qui aurait déjà dû être réalisées au plus tard le 6 mars 2020 et qui avait déjà donné lieu à deux réunions d'explication les 3 et 18 mars 2021. La requérante n'a d'ailleurs pas attendu cette réunion pour faire parvenir une version révisée de certains manuels les 25 juillet et 16 août 2021.

Compte tenu de son caractère laconique, le courrier électronique de la partie adverse acceptant de fixer une date de réunion n'a pu créer une espérance fondée qu'aucune mesure ne serait adoptée avant cette date ni qu'il s'agirait du nouveau délai attendu pour une action corrective.

En ce qui concerne le principe d'égalité et de non-discrimination, l'article de presse dont fait état la requérante mentionne que le manuel de la compagnie aérienne citée est conforme à la réglementation européenne alors qu'il est précisément reproché à ceux de la requérante de ne pas l'être, ce qui constitue une première différence. Par ailleurs, comme le relève la partie adverse dans sa note d'observations, la réglementation applicable aux compagnies aériennes est distincte de celle qui s'impose aux organismes de formation, en manière telle que les deux situations ne sont pas comparables au regard du principe précité.

Le deuxième moyen n'est pas sérieux.

VIII. Troisième moyen

VIII.1. Thèse de la partie requérante

Le troisième moyen est pris de la violation des articles 2 et 3 de la loi de 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'insuffisance et de l'erreur dans les motifs de l'acte, de l'erreur manifeste d'appréciation, de la violation des principes de bonne administration, dont le principe de minutie, le principe de légitime confiance, du principe général de droit

selon lequel tout acte administratif doit reposer sur des motifs légalement admissibles et conformes à la réalité ainsi que de l'absence, de l'erreur, de l'insuffisance, de l'inexactitude ou de la contrariété dans les causes ou les motifs et de l'excès de pouvoir.

La partie requérante critique la motivation des griefs qui sont formulés au sein de l'acte attaqué en les reprenant un par un.

BCAA.LIC.ATO.NC.5

En ce qui concerne la critique selon laquelle les rôles, les qualifications et les responsabilités des « *deputies* » (adjoint) ne sont pas définis dans le manuel de gestion de l'organisation (OMM – *organisation management manual*), elle considère qu'elle est stéréotypée et ne lui permet pas de comprendre ce qui lui est reproché. Pour le manque de qualification de son responsable de la formation, elle indique que ce dernier a adressé le 4 mai 2021 la demande de renouvellement de sa licence et que, le 26 juillet 2021, demeurant en attente de confirmation de ce renouvellement, il a adressé un rappel. Elle estime par conséquent que ce dernier point est lié à la négligence de la partie adverse et à son manque de personnel dont la presse s'est fait écho. Quant à l'absence de « *site manager* » pour l'un des lieux où se déroule la formation, elle indique que ce n'est pas elle qui gère ledit site, mais bien la société de droit français *WeCair*. Elle soutient également que le manuel OMM révisé a bien été remis le 3 septembre 2021 et que s'il ne l'avait pas encore été à la date de l'acte attaqué c'est uniquement en raison de l'acceptation par la partie adverse de cette date pour une réunion.

BCAA.LIC.ATO.NC.16

En ce qui concerne l'absence d'un manuel IR révisé, la requérante souligne qu'elle l'a fait parvenir le 17 août 2021, soit seulement cinq jours après la fin du délai pour faire valoir ses observations. Elle critique le fait qu'alors que la partie adverse était en possession du manuel révisé avant même la notification de l'acte attaqué, cette dernière a néanmoins délibérément choisi de ne pas le prendre en compte, si bien que la motivation de l'acte attaqué ne lui permet pas de comprendre pour quelle raison le manuel révisé introduit ne serait pas conforme. Elle affirme s'être fondée sur l'audit du 22 février 2019 en vue de rédiger une révision de son manuel IR et que certains points avaient dans l'intervalle été résolus et ont été discutés au cours de réunions fixées dans le courant du mois de mars 2021. Elle estime, par conséquent, qu'elle n'a par ailleurs nullement manqué de proactivité à la suite des multiples audits que la partie adverse a réalisés chez elle.

BCAA.LIC.ATO.NC.42

Au sujet de l'absence, dans le manuel OMM, de clarification au sujet des activités réalisées, en propre ou en sous-traitance, aux États-Unis et de démonstration de leur couverture par son système de gestion de la conformité, elle rappelle que son manuel révisé a été transmis le 3 septembre 2021, date de la réunion programmée avant l'adoption de l'acte attaqué. Elle fait valoir que le manuel dont question, reprenant des règles techniques relatives à l'aviation pour un total de 66 pages était prêt bien avant la notification de l'acte attaqué, mais qu'elle ne l'avait pas adressé, estimant que celui-ci devait être discuté le 3 septembre 2021.

BCAA.LIC.ATO.NC.44

Pour le grief relatif à l'absence d'identification des dangers pour la sécurité dans les activités organisées aux États-Unis, elle renvoie également au manuel révisé qu'elle a adressé à la date du 3 septembre 2021.

BCAA.LIC.ATO.NC.45

Pour l'absence de liste des requis établis par l'organisation pour les instructeurs de chaque cours, elle renvoie encore au manuel révisé qu'elle a adressé à la date du 3 septembre 2021.

BCAA.LIC.ATO.NC.48

Quant à l'absence de preuves détaillées de comptes rendus réguliers d'avancement établis par les instructeurs et comportant des évaluations, ainsi que des contrôles réguliers en vol visant à estimer les progrès, ainsi que les examens au sol, de même que l'absence d'un système d'archivage permettant un stockage adéquat, une traçabilité fiable et une accessibilité en temps utile de toutes les activités, elle allègue que, pour des raisons techniques, les dossiers des élèves sont en format papier et que ceux-ci sont fréquemment usités par les instructeurs en vue de les compléter. Elle y voit la seule et unique raison pour laquelle la partie adverse n'a pu avoir accès à l'ensemble de ces dossiers le jour de l'audit. Elle estime qu'elle dispose bien d'un tel système d'archivage puisqu'au sein de l'école d'aviation, il existe le mobilier nécessaire dans lequel chaque élève dispose de son propre casier, au sein de laquelle se trouve son propre dossier, comme le montre une vidéo qu'elle a adressé à la partie adverse. Elle ajoute que rien n'empêchait la partie adverse de se rendre sur les lieux afin de vérifier l'accessibilité des dossiers, ce qu'elle n'a pas fait.

Elle en déduit que cette dernière a dès lors commis une erreur manifeste d'appréciation.

VIII.2. Appréciation

BCAA.LIC.ATO.NC.5

Ainsi qu'il a été exposé dans l'examen du moyen précédent, le délai pour effectuer des actions correctives des constatations de niveau 2 a expiré au plus tard le 6 mars 2020 et celui pour faire valoir d'éventuelles observations au sujet de la mesure de suspension le 12 août 2021.

Le simple fait que la requérante ait estimé pouvoir encore attendre jusqu'au 3 septembre 2021 pour procéder à la révision de certains de ses manuels n'implique pas que l'autorité ne pouvait constater, le 1^{er} septembre, que lesdits manuels, qui doivent en principe être approuvés avant le début de la formation, n'étaient, à cette dernière date, toujours pas conformes à la réglementation européenne.

À cet égard, l'absence de la licence requise pour le directeur de la formation n'est mentionnée qu'à titre d'exemple de l'absence de précision du manuel dont elle était en possession au moment où elle a adopté l'acte attaqué. De même, le fait que le responsable d'un site sur lequel s'effectue une formation appartient à une autre société que la requérante n'empêche pas de le mentionner dans ses manuels.

BCAA.LIC.ATO.NC.16

S'il est exact que la requérante a finalement fait parvenir une version révisée du manuel IR plusieurs jours après la fin du dernier délai qui lui a été accordé pour faire ses observations écrites, la partie adverse a pu, compte tenu des circonstances de l'espèce, et spécialement du fait qu'il s'agit, dès l'origine, d'une constatation de niveau 1, que la requérante a déjà fait parvenir auparavant une version lacunaire de ce manuel et qu'il lui avait été signalé lors des réunions de mars 2021 que la partie adverse n'était toujours pas en possession d'un manuel qui aurait dû être mis à jour l'année précédente, considérer que ce simple envoi n'est pas un action correctrice suffisante avant même que ses services n'aient eu le temps de vérifier et d'approuver cette nouvelle version. Compte tenu de la réglementation l'obligeant à agir « immédiatement » en cas de constatations de niveau 1, il n'apparaît pas que l'attitude consistant, dans ces circonstances, à suspendre le

certificat de la requérante dans l'attente des vérifications nécessaires n'aurait été celle d'aucune autre autorité de contrôle placée dans les mêmes circonstances et qu'elle pourrait être constitutive, à ce titre, d'une erreur manifeste d'appréciation.

BCAA.LIC.ATO.NC.42, BCAA.LIC.ATO.NC.44 et BCAA.LIC.ATO.NC.45

La partie adverse pouvait valablement statuer sur le fondement des documents qui étaient en sa possession le 1^{er} septembre 2021. À supposer que la requérante ait, par la suite, fait parvenir d'autres documents qui seraient maintenant conformes à réglementation européenne, cet élément n'aurait pas d'incidence sur la légalité de l'acte attaqué qui s'apprécie au moment où il a été adopté.

BCAA.LIC.ATO.NC.48

La requérante est tenue de mettre en place un système d'évaluation et d'archivage qui permette à la partie adverse d'exercer sa mission de contrôle dans le cadre d'audit. À supposer que le système qu'elle décrit soit conforme à la réglementation européenne et que la vidéo qu'elle a réalisé puisse servir de preuve, il y a lieu de constater que cette vidéo n'est pas produite par la requérante, en manière telle qu'il n'est pas établi, à ce stade de la procédure, que l'appréciation de la partie adverse serait constitutive d'une erreur manifeste.

Le troisième moyen n'est pas sérieux.

L'une des conditions requises par l'article 17, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, pour que celui-ci puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut. La demande de suspension ne peut en conséquence être accueillie.

IX. Indemnité de procédure

La partie adverse sollicite une indemnité de procédure de 840 euros, qui correspond au montant de base majoré de 20%. Il n'y a lieu de faire droit à sa demande qu'à concurrence du montant de base de 700 euros à ce stade de la procédure.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}

La demande de suspension d'extrême urgence est rejetée.

Article 2.

L'exécution immédiate du présent arrêt est ordonnée.

Article 3.

Conformément à l'article 3, § 1^{er}, 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 choisi la procédure électronique.

Article 4

La partie requérante supporte les dépens, à savoir le droit de rôle de 200 euros, la contribution de 20 euros et l'indemnité de procédure de 700 euros accordée à la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre siégeant en référé, le 14 septembre 2021, par :

Marc Joassart,
Caroline Hugé,

conseiller d'État, président f.f.,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Caroline Hugé

Marc Joassart