

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 57.146 du 20 décembre 1995

A.66.074/VI-12.807

En cause : 1. **la société anonyme CHALLENGAIR,**
 2. **LENOIR** Marc,
 3. **MOENS** Pierre,
 ayant élu domicile chez
 Me Marc GODFROID, avocat,
 avenue Louise 341 bte 8
 1050 Bruxelles,

 contre :

l'Etat belge, représenté par
le Ministre des Transports.

LE CONSEIL D'ETAT, XII^e CHAMBRE DES REFERES,

Vu la demande introduite le 25 octobre 1995 par la société anonyme CHALLENGAIR, Marc LENOIR et Pierre MOENS, qui tend à la suspension de l'exécution de la décision du 18 septembre 1995 par laquelle le directeur général de l'administration de l'aéronautique a refusé la validation temporaire de 9 licences de pilotes de ligne (5 commandants de bord et 4 copilotes) et de 5 licences de mécaniciens navigants, toutes délivrées par l'administration de l'aéronautique des Etats-Unis d'Amérique;

Vu la demande de mesures provisoires introduite par acte séparé, le même jour, par les mêmes requérants;

Vu la requête introduite simultanément par les mêmes requérants, qui demande l'annulation de la même décision;

Vu la note d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Vu le rapport de M. DEROUAUX, premier auditeur au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 6 décembre 1995 fixant l'affaire à l'audience du 15 décembre 1995;

Vu la notification du rapport et de l'ordonnance de fixation aux parties;

Entendu, en son rapport, M. MESSINNE, conseiller d'Etat;

Entendu, en leurs observations, Mes GODFROID et FRÜLING, avocats, comparaissant pour les parties requérantes et Me GILLET, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. DEROUAUX, premier auditeur;

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

Considérant que les faits utiles à l'examen de la demande de suspension et de la demande de mesures provisoires se présentent comme suit :

1. La s.a. CHALLENGAIR, titulaire d'une licence d'exploitation belge n° 3.023, exploite deux avions de type Mc Donnell Douglas DC 10-30 immatriculés en Belgique.

2. Pour étendre son activité, elle a conclu le 12 septembre 1995 un contrat de "leasing" portant sur un troisième appareil du même type. Le contrat sort ses effets depuis le 15 octobre 1995, entraînant mensuellement pour la s.a. CHALLENGAIR une lourde charge financière.

3. Pour exploiter le troisième DC 10-30 qui doit être immatriculé en Belgique, et pour renforcer les équipages des deux précédents, la s.a. CHALLENGAIR a cherché par voie d'annonces de presse, à recruter quinze membres d'équipage, titulaires d'une licence belge ou d'un autre Etat de la CEE, détenant la qualification requise pour un DC 10-30 mais elle n'a pu en trouver sur le marché.

Elle a dès lors sélectionné quinze candidats pour leur faire acquérir la qualification supplémentaire nécessaire pour un DC 10-30. En tenant compte de la durée de l'écolage et du temps nécessaire à l'organisation d'examens, le premier demandeur en suspension estime que les nouveaux équipages ne seront pas opérationnels avant le 15 février 1996.

4. Afin de pouvoir exploiter le troisième DC 10-30 durant la période transitoire du 15 octobre 1995 au 15 février 1996, la s.a. CHALLENGAIR a recherché une quinzaine de personnes belges, titulaires de licences comportant la qualification requise, délivrées par l'administration de l'aéronautique des Etats-Unis d'Amérique.

5. Par une lettre du 14 septembre 1995 adressée au directeur général de l'administration de l'aéronautique, la s.a. CHALLENGAIR a sollicité un accord de principe afin d'obtenir à titre exceptionnel et pour une période de quatre mois, la validation de licences américaines.

Cette lettre, qui fait suite à un entretien ayant eu lieu le 13 septembre, fait état des éléments suivants :

" Nous comptons donc, vu la carence de pilotes et de mécaniciens navigants qualifiés au sein de la CEE, d'organiser un cours DC-10 dans le courant du mois d'octobre. Nous créerons donc 15 emplois supplémentaires au sein de notre société puisque nous qualifierons cinq équipages.

Afin de pouvoir mener à bien nos opérations aériennes avec les trois avions, le temps de qualifier les nouveaux équipages, pourriez-vous comme cela l'a déjà été dans le passé, nous accorder à titre exceptionnel et pour une période de quatre mois, des validations de licence pour et par priorité à des belges en possession d'une licence américaine et à des ressortissants étrangers autres que des pays de la CEE avec le même type de licence".

6. Par lettre du 18 septembre 1995, le directeur général adjoint de l'administration de l'aéronautique a répondu :

" Votre courrier du 14 septembre 1995 a retenu toute mon attention.

Je dois vous confirmer que l'administration s'entient à la politique suivie depuis l'entrée en vigueur de la directive CEE 91/670 du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle des licences du personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile : aucune nouvelle validation n'est accordée à des licences non communautaires.

J'espère que vous mettrez tout en oeuvre pour engager des pilotes détenteurs d'une licence communautaire".

Il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que, selon l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, "la suspension de l'exécution ne peut être ordonnée que si des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué sont invoqués et à condition que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable";

Considérant que la première requérante fait valoir que l'exécution immédiate de l'acte attaqué lui causerait,

sur une période de quatre mois - période pendant laquelle elle sollicitait la validation des licences litigieuses - un préjudice de l'ordre de 68.000.000 francs résultant des charges relatives à l'avion inemployé, ce qui la conduirait à la faillite et, qu'au surplus, à défaut de pouvoir effectuer un vol de Bruxelles à Chicago le 1^{er} novembre 1995 pour le compte de la SABENA, elle "pourrait perdre toute crédibilité" à l'égard de cette compagnie;

Considérant que le risque de préjudice invoqué par la première partie requérante n'a pas sa cause dans l'acte attaqué, mais dans le fait, d'une part, qu'elle a conclu un contrat de location portant sur cet avion le 12 septembre 1995, lui imposant de lourdes charges financières à partir du 15 octobre 1995, et, d'autre part, que toutes les conditions nécessaires à l'exploitation commerciale en Belgique dudit avion ne sont pas encore réunies;

Considérant que les deuxième et troisième requérants font valoir que l'exécution immédiate de l'acte attaqué leur causerait un risque de préjudice grave difficilement réparable résultant de ce que "sans ladite validation, (ils) sont privés du droit d'exercer leur activité professionnelle ou, à tout le moins, du bénéfice de certaines possibilités d'emploi qui s'offrent actuellement à eux";

Considérant que l'acte attaqué ne prive ces requérants d'aucun des droits qui s'attachent aux licences et aux qualifications qu'ils ont;

Considérant que le risque de préjudice grave difficilement réparable n'est établi dans le chef d'aucun des requérants; qu'il s'ensuit que l'une des conditions prévues par l'article 17, § 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat pour que la suspension puisse être ordonnée, fait défaut; que le rejet de la demande de suspension entraîne celui de la demande de mesures provisoires,

D E C I D E :

Article unique.

Les demandes de suspension et de mesures provisoires sont rejetées.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XII^e chambre des référés, le vingt décembre 1900 nonante-cinq par :

M. GEUS, conseiller d'Etat, président f.f.,
M^{me} THOMAS, conseiller d'Etat,
M. MESSINNE, conseiller d'Etat,
M^{me} NOTEBAERT, greffier.

Le Greffier,

Le Président f.f.,

Chr. NOTEBAERT.

J.-Cl. GEUS.