

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 70.631 du 12 janvier 1998

A.68.302/XIII-26

En cause : **MOSSAY** Pierre,
rue Hauzeur 14
4800 Verviers,

contre :

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

LE CONSEIL D'ETAT, XIII^e CHAMBRE,

Vu la requête introduite le 29 mars 1996 par Pierre MOSSAY qui demande l'annulation de la décision du 31 janvier 1996 de l'administration de l'aéronautique qui le soumet à une épreuve portant sur la réglementation aéronautique (article 37 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne) en vue de vérifier si le niveau de ses connaissances correspond à celui exigé pour l'obtention de la licence de pilote privé d'avion qu'il détient, et qui, en application de l'article 38, § 1^{er}, 1^o, de l'arrêté royal du 15 mars 1954, suspend sa licence jusqu'à la date des résultats définitifs de cette épreuve;

Vu l'arrêt n° 60.330 du 19 juin 1996 rejetant la demande de suspension de l'exécution de la décision attaquée;

Vu les mémoires en réponse et en réplique régulièrement échangés;

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

Vu l'ordonnance du 20 décembre 1996 ordonnant le dépôt au greffe du dossier et du rapport;

Vu la notification du rapport aux parties et le dernier mémoire de la partie adverse;

Vu l'ordonnance du 30 juillet 1997, notifiée aux parties, fixant l'affaire à l'audience du 11 septembre 1997;

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

Entendu, en leurs observations, Me E. HODY, avocat, comparaissant pour le requérant et Me E. GILLET, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. DEROUAUX, premier auditeur au Conseil d'Etat;

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

Considérant que le requérant, titulaire d'une licence de pilote privé d'avion, a été, le 26 mai 1995, alors qu'il était aux commandes d'un avion Piper Cub, victime d'un incident de vol qui l'a amené à effectuer un atterrissage d'urgence sur l'autoroute Verviers-Prüm, alors non encore ouverte à la circulation; qu'il a ensuite rangé l'avion, qu'il l'a confié à la garde de son passager et qu'il a pris contact avec le commandant de l'aérodrome de Theux-Verviers qui l'a pris en charge;

Considérant que l'article 94, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air dispose que "le pilote est tenu de signaler, endéans les sept jours, au directeur général de l'administration de l'aéronautique, tout accident ou incident survenu lors de l'utilisation d'un aéronef"; que le requérant affirme avoir envoyé un tel rapport à l'administration de l'aéronautique sous pli simple confié à la poste le 29 mai 1995; que, par lettre du 18 octobre 1995, l'administration signala au requérant qu'aucun rapport de sa part ne lui était parvenu et lui réclama des explications, à lui fournir avant le 10 novembre 1995, quant à ce manquement; que, le 23 octobre 1995, le requérant envoya à l'administration ce qu'il dit être une copie de son rapport d'atterrissage "en campagne", en ajoutant qu'il supposait qu'une "difficulté postale" était à l'origine de la non réception de son rapport du 29 mai 1995; que, par une lettre du 31 janvier 1996, l'administration informa le requérant qu'elle refusait cette explication, qu'elle entendait le soumettre à une épreuve portant sur la réglementation aéronautique en vertu de l'article 37 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, que cette épreuve devait être présentée dans les soixante jours à défaut de quoi il serait fait application de l'article 38, § 1^{er}, 1^o, du même arrêté, et qu'en vertu de la même disposition réglementaire, elle suspendait sa licence de pilote privé jusqu'à la réussite de cette épreuve; que l'administration demandait en outre au requérant de lui faire parvenir sans délai sa licence et de prendre contact avec elle pour fixer les modalités pratiques de l'épreuve; qu'il s'agit de l'acte attaqué;

Considérant que le requérant s'exécuta, de sorte que l'épreuve fut fixée au 26 mars 1996; que, le 20 février 1996, le requérant, par l'intermédiaire de son avocat, invita l'administration à revoir sa position parce que, le 8 juin 1995, il avait réussi l'épreuve lui permettant de devenir commandant d'aérodrome; que

l'administration répondit le 5 mars 1996 que cette circonstance était indifférente et qu'elle maintenait sa décision du 31 janvier; que, le 21 mars 1996, le requérant demanda à l'administration de postposer le rendez-vous du 26 jusqu'à une date ultérieure qu'il proposerait; qu'il ne proposa aucune autre date, mais qu'il introduisit le présent recours en annulation le 29 mars 1996;

Considérant que le requérant prend un moyen, le second de la requête, de la violation des droits de la défense; qu'il relève que la décision attaquée n'a été précédée d'aucun débat contradictoire qui lui aurait permis de faire valoir son point de vue;

Considérant que, selon l'article 94, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air, "le pilote est tenu de signaler, endéans les sept jours, au directeur général de l'administration de l'aéronautique, tout accident ou incident survenu lors de l'utilisation de l'aéronef";

Considérant que le requérant soutient avoir transmis à l'administration le 29 mai 1995 par pli simple le rapport relatif à l'incident du 26 mai 1995; qu'il précise qu'il y a eu un témoin, le commandant de l'aérodrome, et que celui-ci a aussi envoyé un rapport à l'administration; que la partie adverse affirme n'avoir reçu aucun de ces rapports puisqu'elle écrivit le 18 octobre 1995 au requérant pour lui demander des explications quant à l'absence de rapport; que le requérant envoya le 23 octobre 1995 une copie du rapport à l'administration, en supposant qu'il y avait eu une "difficulté postale";

Considérant qu'il ressort de la lettre du 18 octobre 1995 du directeur général adjoint de l'administration de l'aéronautique qu'une enquête administrative était ouverte "à ce sujet", sans autre précision;

Considérant que la suspension de la licence de pilote privé d'avion et l'obligation de présenter à nouveau une épreuve de connaissance des règles de l'aéronautique sont des mesures graves prises en raison du comportement du requérant; qu'à ce titre, il appartenait à la partie adverse d'avertir le requérant de son intention, autrement que par l'indication qu'une enquête administrative était ouverte, et de l'entendre en ses explications sur le fait qui lui était reproché et sur la mesure qui était envisagée; que tel ne fut pas le cas en l'espèce, la partie adverse décidant d'emblée que le rapport n'avait pas été envoyé dans les sept jours de l'incident, qu'il y avait méconnaissance de la réglementation de l'aéronautique, que le requérant devait présenter à nouveau une épreuve à ce sujet et qu'en attendant, sa licence était suspendue; que le moyen est fondé,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

Est annulée la décision du 31 janvier 1996 de l'administration de l'aéronautique qui soumet Pierre MOSSAY à une épreuve portant sur la réglementation de l'aéronautique et qui suspend sa licence de pilote privé d'avion jusqu'à la date des résultats définitifs de cette épreuve.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 4.000 francs, sont mis à charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique
de la XIII^e chambre, le douze janvier 1900 nonante-huit
par :

MM. HANOTIAU,	président de chambre,
LEROY,	conseiller d'Etat,
QUERTAINMONT,	conseiller d'Etat,
M ^{me} MALCORPS,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

M.-Chr. MALCORPS.

M. HANOTIAU.