

CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 81.335 du 25 juin 1999

A.84.721/XIII-1186

En cause : **de BROQUEVILLE** Jean,
ayant élu domicile chez
Mes Xavier LEURQUIN,
Alain VERRIEST, Luc VAN HOUT
et Tanguï VANDENPUT, avocats,
avenue Louise 390/12
1050 Bruxelles,

contre :

l'Etat belge, représenté par
le Ministre des Communications
et de l'Infrastructure.

Partie appelée en intervention :

la Société anonyme
AIR BELGIUM INTERNATIONAL,
Brucargo - Building 726
1931 Zaventem.

LE PRESIDENT DE LA XIII^e CHAMBRE DES REFERES,

Vu la demande introduite le 15 juin 1999 par Jean de BROQUEVILLE, tendant à la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, de l'exécution de la décision du 4 juin 1999 du directeur général de l'administration de l'aéronautique de retirer la validation de sa licence

"Airline Transport Pilot Licence" suisse de pilote de ligne;

Vu la requête de réouverture des débats introduite d'extrême urgence le 23 juin 1999;

Vu l'arrêt n° 81.223 du 23 juin 1999 rouvrant les débats, mettant la société anonyme AIR BELGIUM INTERNATIONAL à la cause et fixant l'affaire à l'audience du 25 juin 1999 à 9.30 heures;

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

Entendu, en leurs observations, le requérant et son avocat Me VANDENPUT, et Me GILLET, avocat, M. HAERYNCK, directeur, et M^{me} BOURGUIGNON, conseiller adjoint, comparaissant pour la partie adverse, et Me COLOMBANI, loco Me VAN de GEHUCHTE, avocat, comparaissant pour la partie intervenante;

Entendu, en son avis conforme, M. THIBAUT, 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 expose comme suit les faits de la cause :

" 1. Le requérant est pilote de ligne employé par une compagnie aérienne AIR BELGIUM, qui est implantée en Belgique et effectue des vols charters sur des avions immatriculés en Belgique.

2. Le requérant est de nationalité belge, mais titulaire d'une licence de pilote de ligne A.T.P.L. suisse, délivrée par l'Office fédéral de l'aviation civile de Suisse. Celle-ci lui permet de piloter en tant que commandant de bord, des avions immatriculés en Suisse.

Cette licence délivrée à l'étranger ne lui permet pas, à défaut de validations par les autorités

belges, de piloter des aéronefs immatriculés en Belgique en qualité de commandant de bord, le requérant demanda la validation de sa licence auprès de l'Administration de l'Aéronautique belge en vertu de l'article 39, § 1^{er}, de l'A.R. du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne.

Une première validation lui fut accordée par la partie adverse par décision du 15 avril 1999 pour le pilotage d'avions terrestres du type AIRBUS A 319-320-321 comme commandant de bord.

Cette première validation lui était délivrée à titre essentiellement précaire, la date extrême de validité étant le 12 mai 1999. Le caractère précaire de ce genre de validation étant lié aux examens médicaux que les pilotes de lignes présentent tous les six mois.

Suite à l'introduction par le requérant d'une seconde demande de validation de sa licence suisse en qualité de commandant de bord, le chef du service des licences de la partie adverse signant pour le directeur général et au nom du ministre maintient sa position initiale, et, par application du § 2 de l'article 39 de l'A.R. précité du 15 mars 1954, délivre une seconde fois au requérant la validation de sa licence suisse le 10 mai 1999.

Pendant la durée de validité de cette double validation, le requérant travaille au sein de sa compagnie aérienne et y assume les fonctions de commandant de bord dans un AIRBUS.

3. Le 9 juin 1999, le requérant reçoit une lettre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure lui retirant sa validation, au motif qu'une erreur matérielle aurait été commise.

Il s'agit de l'acte attaqué, daté du 4 juin 1999.

Cette décision est rédigée dans les termes suivants :

«Le service des licences de mon administration vous a délivré une validation de votre A.T.P.L. suisse vous accordant ainsi les privilèges de la licence de pilote de ligne, ceci en date des 15.04.99 et 10.05.99.

L'examen de votre dossier a cependant fait apparaître que ces validations vous ont été accordées suite à une erreur matérielle.

En effet, pour obtenir les validations dont question, vous devez avoir effectué au moins 1500 h de vol sur avion FAR/25 - JAR/25 en tant que commandant. Ces conditions sont énoncées dans l'annexe à la directive du conseil du 16 décembre 1991 sur l'acceptation mutuelle

des licences de personnel pour exercer des fonctions dans l'aviation civile. Cette directive du conseil est appliquée par mon administration aux titulaires de licences suisses, ceci en application de la circulaire CIR/LIC-01 (édition 05/96), point 1.3.

Or, vous ne remplissez pas les conditions relatives à l'expérience de vol, de sorte que vous ne pouvez prétendre réglementairement à obtenir ces validations.

Dès lors, vous voudrez bien remettre au service des licences de mon administration le document matériel sur lequel est inscrit la dernière validation du 10.06.99.

Un nouveau document vous sera délivré, pour attester la validation de votre licence suisse à laquelle vous pouvez prétendre, en l'occurrence au titre pilote professionnel IFR».

4. Dans le souci de se conformer à la décision de l'administration précitée, le requérant remet sa validation du 10 mai 1999 dès réception de l'acte attaqué lui adressé par courrier simple et se voit délivrer en contrepartie sa nouvelle validation du 09 juin 99 pour le pilotage d'avions terrestres du type AIRBUS A 319 - 320 - 321, non plus en tant que commandant, mais à titre de pilote professionnel «+ IFR- F/O 319 - 320 - 321».

En termes de hiérarchie, il s'agit d'une dégradation de commandant à co-pilote";

Considérant que le requérant décrit comme suit le préjudice grave et difficilement réparable que risque de lui causer l'exécution immédiate de l'acte attaqué :

" Ainsi qu'il a été exposé plus avant, au moment où le requérant s'est vu retirer les validations de sa licence de pilote de ligne suisse, il avait déjà accédé au grade de commandant de bord au sein de sa compagnie aérienne.

Dans de telles circonstances, le préjudice qu'il subit va au-delà de l'interdiction formelle d'exercer sa profession à un grade déterminé. La décision litigieuse retire au requérant la jouissance d'une situation que la partie adverse avait elle-même rendue possible mais à laquelle elle a préféré mettre fin en raison d'une prétendue erreur matérielle.

Il va de soi qu'à défaut de suspension de l'acte litigieux, le requérant subira ce qu'il convient d'appeler une dégradation, puisqu'il passera de commandant de bord à copilote et de chef d'un cockpit à subordonné.

Le requérant ressentira inévitablement cette situation comme une humiliation, tant à l'égard des autres pilotes que de l'ensemble des membres d'équipage qui avaient pris l'habitude de voir en lui le commandant et seul maître à bord. Ce dommage moral est indéniablement constitutif d'un préjudice grave et difficilement réparable dans la carrière d'un pilote.

Cela est d'autant plus vrai qu'un risque de soupçon d'incompétence peut naître à propos du requérant et dans le chef des personnes qui le côtoient au sein de sa compagnie et des avions qu'il «copilote». Les personnes précitées risquent en effet de très difficilement comprendre une telle rétrogradation si ce n'est en l'interprétant comme une sanction émanant de l'autorité pour des raisons diverses.

Il existe par ailleurs un sérieux risque que la compagnie aérienne qui l'emploie soit dans l'obligation de chercher ailleurs un pilote susceptible de combler la place de commandant actuellement vacante du fait justement de son incapacité actuelle à remplir cette fonction.

Même si la décision litigieuse devait en fin de compte être annulée, cette circonstance ne saurait suffire à réparer le préjudice moral grave résultant de cette dégradation ainsi que le préjudice dû à l'attribution définitive de la place de commandant vacante qu'il occupait à une autre personne.

Enfin, suite au retrait de ses validations, le requérant n'aurait d'autre choix que de se conformer aux exigences de la partie adverse et dès lors de compléter ses heures de vol accompagné pour atteindre le montant des 1500 h sur avions FAR/25-JAR/25 en tant que commandant, alors que les titulaires de licences belges se contentent à cet égard d'accomplir 500 heures sur ce même type d'avion en tant que commandant ou de copilote.

Dans de telles circonstances, la condition du préjudice grave et difficilement réparable est nécessairement remplie";

Considérant qu'il ressort de deux lettres du 17 juin 1999 de la société AIR BELGIUM INTERNATIONAL, employeur du requérant, que ce dernier n'a jamais accompli d'heures de vol en qualité de commandant de bord et que celles qu'il a effectuées l'ont été sous supervision; qu'à la suite de la réouverture des débats, a été produite une télécopie du 24 juin 1999 émanant de l'Office fédéral suisse de l'aviation civile de laquelle il ressort que la licence suisse ATPL pour A319-321 PIC délivrée au requé-

rant ne lui permettra d'exercer complètement les fonctions de PIC (commandant de bord) qu'après l'accomplissement du nombre d'heures requis selon le manuel d'entraînement de la compagnie AIR BELGIUM INTERNATIONAL; que, selon une lettre du 23 juin 1999 de ladite compagnie, ces 100 heures de vol sous surveillance étaient atteintes le 23 juin 1999, c'est-à-dire postérieurement à l'acte attaqué; qu'ainsi, il ne peut être question de "dégradation" ou d'"humiliation", le comportement personnel et les aptitudes du requérant n'étant pas en cause; que, par ailleurs, aucun écrit émanant de la compagnie ni aucune déclaration de l'avocat de la compagnie, à l'audience, n'ont fait état de la volonté de l'employeur de ne plus recourir aux services du requérant; qu'il s'ensuit que le préjudice allégué par le requérant, à le supposer établi, ne peut en tout cas pas être tenu pour grave;

Considérant qu'une des conditions requises par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées pour que le Conseil d'Etat puisse ordonner la suspension de l'exécution de l'acte attaqué fait défaut; que la demande de suspension ne peut être accueillie,

D E C I D E :

Article 1^{er}.

La demande de suspension d'extrême urgence est rejetée.

Article 2.

Les dépens, liquidés à la somme de 7.000 francs, sont mis à charge du requérant.

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

M. HANOTIAU, président de chambre,
M. BOSQUET, greffier assumé.

Le Greffier ass., Le Président,

E. BOSQUET.

M. HANOTIAU.