

COUR ADMINISTRATIVE

Numéro 42521C du rôle

Inscrit le 19 mars 2019

Audience publique du 5 novembre 2019

**Appel formé par
Monsieur ... et consorts, ...,
contre un jugement du tribunal administratif
du 6 février 2019 (n° 40099 du rôle)
ayant statué sur leur recours contre des décisions
du directeur de la Direction de l'Aviation civile
en matière d'aviation**

Vu la requête d'appel inscrite sous le numéro 42521C du rôle et déposée au greffe de la Cour administrative le 19 mars 2019 par Maître Pierre REUTER, avocat à la Cour, inscrit au tableau de l'Ordre des avocats à Luxembourg, au nom de :

- 1) Monsieur ..., pilote, demeurant à L-... ..., ..., ... ;
- 2) Monsieur, pilote, demeurant à D-... ... ;
- 3) Monsieur ..., pilote, demeurant à L-... ;
- 4) Monsieur ..., pilote, demeurant à D-... ;
- 5) Monsieur, pilote, demeurant à A-... ;
- 6) Monsieur, pilote, demeurant à D-... ;
- 7) Monsieur ..., pilote, demeurant à D-...;
- 8) Monsieur..., pilote, demeurant à D-...;
- 9) Monsieur, pilote, demeurant à L-... ;

dirigée contre un jugement du tribunal administratif du Grand-Duché de Luxembourg du 6 février 2019 (n° 40099 du rôle), les ayant déboutés de leur recours en réformation, sinon en annulation à l'encontre de neuf décisions individuelles, qualifiées comme telles, du directeur de la Direction de l'Aviation civile du 24 mai 2017, portant refus, à chacun des appelants, de faire droit à leurs demandes respectives d'enjoindre à leur employeur, la société anonyme ..., établie et ayant son siège social à L-..., ..., inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro ..., représentée par son conseil d'administration actuellement en fonctions, « *la cessation immédiate de tous les vols se déroulant en violation des obligations légales afférentes aux périodes minimales de repos à la base d'affectation, et ce jusqu'à la modification de la politique interne* » et « *de modifier les règles de repos applicables au sein de la société visant à compenser les effets de décalage horaire* » ;

Vu l'exploit de l'huissier de justice suppléant Christine KOVELTER, en remplacement de l'huissier de justice Frank SCHAAL, les deux demeurant à Luxembourg, du 25 mars 2019 portant signification de cette requête d'appel à la société ..., préqualifiée ;

Vu la constitution d'avocat à la Cour déposée au greffe de la Cour administrative le 2 avril 2019 par la société en commandite simple KLEYR GRASSO, établie à L-2361 Strassen, 7, rue des Primeurs, inscrite au registre de commerce et des sociétés sous le numéro B 220509, inscrite sur la liste V du tableau de l'Ordre des avocats du Barreau de Luxembourg, représentée par son gérant, la société à responsabilité limitée KLEYR GRASSO GP S.à r.l., établie à la même adresse, inscrite au registre de commerce et des sociétés sous le numéro B 220442, représentée aux fins de la présente procédure par Maître Philippe NEY, avocat à la Cour, inscrit au tableau de l'Ordre des avocats à Luxembourg, au nom et pour le compte de la société ..., préqualifiée ;

Vu le mémoire en réponse déposé le 17 avril 2019 au greffe de la Cour administrative par Maître Claude BLESER, avocat à la Cour, inscrit au tableau de l'Ordre des avocats à Luxembourg, au nom de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg ;

Vu le mémoire en réponse déposé le 25 avril 2019 au greffe de la Cour administrative par Maître Philippe NEY au nom et pour le compte de la société ... ;

Vu le mémoire en réplique déposé au greffe de la Cour administrative le 27 mai 2019 par Maître Pierre REUTER au nom et pour le compte des appelants ;

Vu le mémoire en duplique déposé au greffe de la Cour administrative le 26 juin 2019 par Maître Claude BLESER au nom et pour le compte de l'Etat du Grand-Duché de Luxembourg ;

Vu le mémoire en duplique déposé au greffe de la Cour administrative le 27 juin 2019 par Maître Philippe NEY au nom et pour le compte de la société ... ;

Vu les pièces versées au dossier et notamment les décisions critiquées ;

Le juge-rapporteur entendu en son rapport, ainsi que Maître Pierre REUTER, Maître Claude BLESER et Maître Mélanie TRIENBACH, en remplacement de Maître Philippe NEY, en leurs plaidoiries respectives à l'audience publique du 24 septembre 2019.

Par des courriers des 5, 12, 20, 26 avril et 11 mai 2017, Messieurs ..., ... et ..., ci-après désignés par « *les consorts ...* », tous pilotes employés auprès de la société anonyme ..., ci-après désignée par « *la société ...* », s'adressèrent, dans des termes identiques, au Directeur de l'Aviation civile, ci-après désigné par « *le directeur* », en le priant, en sa « *qualité d'autorité chargée du contrôle, des opérations de ..., [...] de solliciter la cessation immédiate de tous les vols se déroulant en violation des obligations légales afférentes aux périodes minimales de repos à la base d'affectation, et ce jusqu'à la modification de la politique interne de ...* » et « *d'enjoindre ... de modifier les règles de repos applicables au sein de la société visant à compenser les effets de décalage horaire* », les consorts ... ayant encore précisé que : « *Dans le cadre de rotations, les pilotes étant acclimatés à une heure locale différente de l'heure correspondant à leur base d'affectation doivent être en mesure de bénéficier d'un temps de repos suffisant leur permettant de synchroniser leur rythme circadien à leur base d'affectation. ... a ainsi l'obligation d'adapter les périodes de vol afin de garantir des temps de repos suffisants aux pilotes souffrant des effets de décalage horaire afin de s'assurer que ces pilotes soient aptes et suffisamment reposés avant de commencer une nouvelle rotation* ».

Dans leurs courriers respectifs, les consorts ... reprochèrent ainsi à la société ... de ne pas leur accorder un temps de repos suffisant en précisant que : « *Le changement de fuseaux horaires engendre des effets sur le corps humain et provoque notamment de la fatigue chez la personne qui subit cette modification de plusieurs fuseaux horaires. Le personnel ... opère des rotations sur de longues distances impliquant de considérables décalages horaires mais également des périodes de repos hors de la base d'affectation. En fonction du temps passé hors de leur base d'affectation, les pilotes deviennent acclimatés à d'autres fuseaux horaires et ne sont plus, par conséquent, acclimatés au fuseau horaire de leur base locale lorsqu'ils y reviennent.*

Une fois rentré, la seule façon de se remettre des décalages horaires successifs est de fournir au personnel suffisamment de temps de repos pour se ré-acclimater, c'est-à-dire, permettre au corps de se synchroniser avec l'heure locale de la base d'affectation.

Cependant, ... n'accorde pas de périodes de repos suffisantes afin de permettre aux pilotes, qui ne sont plus acclimatés à l'heure luxembourgeoise, de compenser les différents fuseaux horaires traversés lors des longues rotations.

En pratique, les rotations, effectuées généralement en direction de l'est, comprennent des périodes de service consécutives n'excédant jamais plus de 4 heures de décalage horaire entre le point de départ et le point d'arrivée, à l'exception de la dernière période marquant le retour à la base de Luxembourg. En d'autres termes, ... impose aux pilotes, au cours d'une même rotation, plusieurs temps de service de vol, ne comprenant pas plus de 4 heures de décalage horaire entre le point de départ et d'arrivée, à l'exception du dernier temps de service de vol vers le Luxembourg.

Les pilotes exécutant ce type de rotations ne bénéficient que du temps de repos minimal prescrit par le régime de spécification de temps de vol, à savoir, 2 jours, comme s'ils n'avaient subi aucun décalage horaire. La période de repos est dès lors insuffisante et inappropriée pour compenser les effets du décalage horaire ».

Dans leurs courriers, les consorts ... illustrèrent ensuite un cas pratique ainsi que la position de leur employeur, la société ..., pour conclure à une violation des articles 7.f et 8.f de l'Annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, ci-après désigné par « *le règlement CE n° 216/2008* », ainsi que des articles ORO.FTL.110 b) et g), ORO.FTL.120 a) et ORO.FTL.235 e) du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié par le règlement (UE) n° 83/2014 de la Commission du 29 janvier 2014, ci-après désigné par « *le règlement (UE) n° 965/2012* », et finalement des clauses 5 et 6 de l'annexe de la directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000, concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et

l'Association internationale des charters aériens (AICA), ci-après désignée par « *la directive 2000/79/CE* ».

En réponse à leurs courriers susmentionnés, les consorts ... se virent chacun adresser, par le directeur, un courrier daté du 24 mai 2017 dans lequel celui-ci prit position comme suit :

« En réponse à votre courrier du [...] 2017 relatif aux temps de repos accordés aux pilotes pour compenser les effets du décalage horaire, je ne saurais que confirmer l'avis de mon administration rendu le 21 septembre 2016 en réponse à un courrier de l'... à propos du même sujet émargé, à savoir l'interprétation du tableau CS FTL.1.235 (b) (3) (i).

Veillez trouver ci-joint un extrait pertinent de l'avis dont question :

“The Direction de l'Aviation Civile (DAC) did an in-depth investigation on the way to interpret the table in CS FTL.1.235(b)(3)(i). As a conclusion to this investigation, the DAC position regarding this table is the following:

- *The time elapsed should be counted from the first FDP involving at least 4 hour time difference to the reference time”*

Par conséquent, en référence aux deux cas pratiques évoqués dans votre lettre, je vous confirme que tant le pilote A que le pilote B sont en conformité avec la réglementation en vigueur. Dès lors, la DAC n'entrevoit aucune violation des dispositions relatives au règlement (UE) n°965/2012 (...) ».

Par requête déposée le 24 août 2017 au greffe du tribunal administratif, les consorts ... firent déposer un recours tendant principalement à la réformation et subsidiairement à l'annulation des décisions, qualifiées comme telles, du directeur du 24 mai 2017 portant refus de faire droit à leurs demandes respectives.

Par jugement du 6 février 2019, le tribunal administratif, tout en disant qu'il n'y avait pas lieu de statuer sur le recours subsidiaire en annulation, reçut le recours principal en réformation en la forme, au fond le dit non justifié et en débouta les consorts ..., tout en rejetant leur demande en allocation d'une indemnité de procédure et en les condamnant aux frais.

Par requête d'appel déposée au greffe de la Cour administrative le 19 mars 2019, les consorts ... ont régulièrement relevé appel de ce jugement.

Ils précisent que leur appel est limité à la partie du jugement qui a déclaré leur recours non fondé, estimant par ailleurs que c'est à juste titre que le tribunal administratif s'est déclaré compétent pour connaître de leur recours en réformation et qu'il l'a déclaré recevable.

Dans leurs mémoires en réponse respectifs, tant la partie étatique que la partie tierce intéressée déclarent relever appel incident dudit jugement en tant qu'il n'a pas accueilli leurs moyens d'incompétence, de nullité et d'irrecevabilité du recours en réformation sinon en annulation.

La partie étatique, pour sa part, soutient que le tribunal administratif ne serait pas compétent pour connaître du recours en réformation, dès lors que la réponse du directeur du 24 mai 2017 ne constituerait pas une véritable décision administrative faisant grief, de sorte

que la première condition du recours en réformation, telle que prévue par l'article 19^{ter} de la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et c) d'instituer une Direction de l'Aviation civile, ci-après la « loi du 19 mai 1999 », ne serait pas remplie, tout comme le tribunal ne serait pas compétent pour connaître du recours en annulation à défaut de décision faisant grief susceptible de recours.

La partie étatique conclut ensuite à l'irrecevabilité du recours au motif que la réponse du directeur ne serait pas à qualifier de décision administrative, mais de simple avis quant à l'application de la réglementation par la société

Ce serait également à tort que les appelants ont fondé leur recours sur l'article 19^{ter} de la loi du 19 mai 1999, alors que le directeur n'aurait ordonné aucune des mesures d'urgence prévues par cette disposition légale, mais se serait contenté de répondre à des questions concernant l'application voire l'interprétation des dispositions européennes relatives au temps de repos des pilotes employés chez la société

La partie étatique fait encore valoir que la Direction de l'Aviation civile (DAC) serait uniquement habilitée à prendre des décisions unilatérales à l'encontre des administrés, à savoir les opérateurs de l'aviation civile, lesquels bénéficieraient seuls d'un droit de recours. Les pilotes ne seraient partant pas admis, en cas de refus de la DAC de prendre l'une des mesures d'urgence prévues à l'article 19^{ter} de la loi du 19 mai 1999, de saisir le tribunal administratif d'un recours, ce droit n'étant ouvert qu'aux opérateurs aériens. La partie étatique précise encore, en se référant aux travaux parlementaires de ladite loi, que ce serait dans le contexte précis des mesures visant l'immobilisation d'un aéronef et celles relatives à un danger affectant les infrastructures du transporteur aérien que l'administré concerné, à savoir l'opérateur aérien, et non pas un pilote, peut intenter un recours en réformation.

Enfin, elle critique les premiers juges pour avoir retenu que même à défaut de mesure d'urgence prise par la DAC, le refus de prendre une telle mesure constituerait une décision négative quant à la nécessité d'ordonner de telles mesures d'urgence et que, par conséquent, les dispositions de l'article 19^{ter} de la loi du 19 mai 1999 s'appliqueraient, alors qu'il ressortirait clairement des travaux parlementaires de ladite loi que le recours ne peut viser qu'une décision précise prise par la DAC, aucun recours n'étant prévu en matière de refus de la DAC de prendre une mesure d'urgence.

La société ..., quant à elle, soulève l'exception d'irrecevabilité *libelli obscuri*, en faisant valoir que la requête introductive de première instance ne permettrait pas de comprendre quelle partie requérante vise quelle décision, d'autant plus que les neuf requérants n'auraient versé que huit décisions et que le dispositif de la requête introductive de première instance ne comporterait pas plus de précisions.

En ordre subsidiaire, elle soutient que la requête collective des consorts ... serait irrecevable, alors que, selon l'article 1^{er} de la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives, ci-après la « loi du 21 juin 1999 », tout recours doit être introduit par requête séparée.

En ordre plus subsidiaire, la société ... soutient que le recours serait irrecevable en ce qu'il est dirigé contre une décision ne faisant pas grief, dès lors que les consorts ... se seraient

bornés à demander à la DAC de se prononcer sur des cas pratiques fictifs et d'apprécier si l'interprétation de certaines règles en matière de temps de repos des pilotes était à considérer comme conforme ou non. La réponse du 24 mai 2017, par laquelle le directeur aurait confirmé son avis déjà précédemment donné à ..., suivant courrier du 21 septembre 2016, ne contiendrait aucun élément décisoire et ne modifierait pas par elle-même la situation juridique des appelants.

Elle fait ensuite valoir que même à supposer que les actes critiqués puissent être qualifiés de décisions faisant grief, il s'agirait alors d'actes purement confirmatifs réitérant le contenu du courrier précité de la DAC du 21 septembre 2016. Or, le recours introduit contre une décisions purement confirmative d'une décision antérieure non attaquée dans les délais légaux serait à déclarer irrecevable, sous peine de méconnaître les règles relatives aux délais de recours.

La société ... demande ensuite la réformation du jugement entrepris en ce qu'il n'a pas accueilli son moyen d'incompétence *ratione materiae*. Elle fait valoir qu'il s'agirait d'un litige opposant des pilotes à leur employeur, la société ..., dans la mesure où les pilotes en question se plaindraient d'une soi-disant violation de la réglementation applicable en matière de temps de repos des pilotes, telle qu'appliquée par la société ..., et relèverait partant des dispositions applicables en droit du travail, et comme tel devrait être porté devant le tribunal de travail qui serait seul compétent pour connaître des contestations quant à la durée du travail et du temps de repos.

Quant à la recevabilité des appels incidents

Un appel n'est possible que contre une décision qui fait grief. Or, l'Etat et la société ... ayant obtenu gain de cause en première instance en ce que le recours des appelants a été déclaré non fondé, ils ne sauraient entreprendre le jugement en question, alors même qu'un de leurs moyens invoqués n'aurait pas abouti. En revanche, ils peuvent invoquer à nouveau ce moyen dans l'instance d'appel aux fins de faire rejeter l'appel et de voir confirmer le premier jugement, le cas échéant, pour d'autres motifs.

La Cour considérera partant les moyens proposés à l'appui des deux appels incidents comme moyens tendant au rejet de l'appel. Comme les moyens exposés sont préalables, il y a lieu de les examiner avant ceux invoqués dans le cadre de l'appel principal.

Quant à la compétence des juridictions administratives

Il est constant que les appelants se sont adressés au directeur pour le rendre attentif au prétendu non-respect par la société ... de leur temps de repos réglementaire et aux dangers y relatifs, en le priant notamment, en tant qu'« *autorité chargée du contrôle, des opérations de ..., [...] de solliciter la cessation immédiate de tous les vols se déroulant en violation des obligations légales afférentes aux périodes minimales de repos à la base d'affectation, et ce jusqu'à la modification de la politique interne de ...* » et « *d'enjoindre ... de modifier les règles de repos applicables au sein de la société visant à compenser les effets de décalage horaire* ».

S'il est vrai que ces demandes ont comme toile de fond un différend entre les pilotes et leur employeur, la société ..., il n'en reste pas moins que les appelants se sont adressés au directeur, pris en sa qualité d'autorité de contrôle des opérateurs du secteur de l'aviation civile, en l'occurrence la société Les réponses afférentes sont intervenues dans le même cadre

précis, le directeur ayant en effet pris soin de préciser que la DAC s'était d'ores et déjà interrogée « *on the way to interpret the table in CS FTL.1.235(b)(3)(i)* » et « *n'entrevoit aucune violation des dispositions relatives au règlement (UE) n°965/2012* », cette vérification étant nécessairement intervenue dans le cadre de sa mission de contrôle et de surveillance de l'aviation civile, la DAC ayant ainsi agi en sa qualité d'autorité aéronautique compétente dans le domaine de l'aviation civile, c'est-à-dire en sa propre sphère de compétences.

La circonstance que les actes attaqués sont intervenus sur la toile de fond d'un litige entre les pilotes et la société ... quant au temps de repos n'a dès lors pas d'effet sur la compétence *ratione materiae* du tribunal administratif, celui-ci ayant en effet été saisi d'actes émanant d'une autorité administrative ayant agi dans le cadre d'une mission de surveillance lui conférée par le législateur et partant d'actes administratifs, et non pas d'actes privés émanant de la société ... en sa qualité d'employeur des appelants et relevant effectivement de la compétence des juridictions du travail.

Il s'ensuit que c'est à bon droit que les premiers juges se sont déclarés compétents pour connaître du recours introduit.

Quant à la recevabilité de la requête introductive de première instance

En ce qui concerne tout d'abord le moyen d'irrecevabilité de la requête introductive d'instance qui présente le caractère d'une requête collective, la Cour rappelle que s'il est vrai que tout recours doit en principe être introduit par requête séparée, les demandeurs sont cependant autorisés à déférer des décisions distinctes dans une même requête, lorsque, comme en l'espèce, les décisions déferées ont le même objet, qu'elles se fondent sur des considérations de base identiques et que le recours formé par les demandeurs contre les décisions litigieuses se fonde sur les mêmes moyens (cf. trib. adm. 9 janvier 2003, n° 14580 du rôle, Pas. adm. 2018, V° Procédure contentieuse, n° 334). Il s'y ajoute qu'il est dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice de les juger par une seule et même décision du tribunal.

Les premiers juges sont dès lors à confirmer en ce qu'ils ont retenu que les demandeurs initiaux ont pu attaquer les décisions critiquées les concernant dans une même requête introductive d'instance et le moyen afférent est partant à rejeter comme non fondé.

Quant à l'exception *obscuri libelli* encore soulevée par la société ..., la Cour rejoint les premiers juges en leur conclusion qu'alors même que le dispositif de la requête introductive de première instance ne contient que le terme « *décision* » employé au singulier, il n'en reste pas moins que dans le corps de la requête, et plus particulièrement de la partie introductive du recours en seconde page, les demandeurs ont précisé explicitement que leur recours est dirigé contre les décisions du directeur du 24 mai 2017 adressées à chacun d'eux, de sorte qu'il ressort à suffisance de droit de la lecture de la requête que le recours est dirigé contre les neuf décisions du directeur du 24 mai 2017 au libellé identique portant refus de faire droit aux demandes lui soumises par les demandeurs en vue de voir prononcer des mesures d'urgence à l'encontre de la société Cette conclusion ne saurait être invalidée par la circonstance que les demandeurs initiaux ont omis de produire à l'appui de leur requête introductive de première instance copie de la décision adressée à Monsieur, dès lors que celle-ci figure au dossier administratif versé par la partie étatique.

Il s'y ajoute qu'aux termes de l'article 29 de la loi du 21 juin 1999 : « *L'inobservation des règles de procédure n'entraîne l'irrecevabilité de la demande que si elle a pour effet de*

porter effectivement atteinte aux droits de la défense ». Or, en l'espèce, la société ... reste en défaut d'établir qu'il aurait été porté atteinte d'une quelconque manière à ses droits de la défense suite à l'action collective des demandeurs.

Il s'ensuit que le moyen d'irrecevabilité afférent doit être rejeté pour ne pas être fondé.

Quant au moyen d'irrecevabilité du recours sous examen au regard de l'existence d'une décision administrative faisant grief susceptible de recours, il convient de vérifier si la réponse du directeur du 24 mai 2017 constitue une simple prise de position non susceptible de recours ou une véritable décision administrative attaquant.

A l'instar des premiers juges, la Cour est amenée à constater que les appelants, après avoir dénoncé le non-respect par la société ... des règles relatives à l'octroi de nuits de repos à la base d'affectation, afin de compenser les effets du décalage horaire, ont demandé au directeur d'ordonner, en tant qu'autorité administrative chargée du contrôle des opérations de la société ..., « *la cessation immédiate de tous les vols se déroulant en violation des obligations légales afférentes aux périodes minimales de repos à la base d'affectation, et ce jusqu'à la modification de la politique interne de ...* » et à voir « *enjoindre ... de modifier les règles de repos applicables au sein de la société visant à compenser les effets de décalage horaire* ». Ils ont dès lors non pas sollicité un avis, comme l'affirment les parties étatique et tierce intéressée, mais bien la prise de mesures concrètes dans le cadre de la mission de surveillance de la DAC.

A ces demandes, le directeur a répondu, tout en se référant à son avis du 21 septembre 2016, que la DAC n'entrevoit, par rapport aux deux cas pratiques lui soumis, aucune violation des dispositions relatives au règlement (UE) n° 965/2012 et a, de ce fait, implicitement mais nécessairement refusé d'ordonner les mesures d'urgence sollicitées. Comme les premiers juges l'ont retenu à bon droit, les réponses du directeur du 24 mai 2017 ne contiennent non seulement la confirmation d'un avis de la DAC de 2016, mais elles constituent des décisions de refus qui, indépendamment de leur bien-fondé, affectent les intérêts des appelants, étant donné que leur employeur ne se voit pas imposer une mesure d'urgence visant à modifier les temps de repos accordés aux pilotes, temps de repos qu'ils estiment non seulement insuffisants, mais également non conformes à la réglementation en vigueur.

Par voie de conséquence, les courriers du directeur du 24 mai 2017 sont bien à qualifier de décisions administratives attaquant.

La Cour ne saurait pas non plus suivre la partie tierce intéressée en son affirmation que les réponses du directeur constituent des actes confirmatifs se bornant à réitérer le contenu d'un courrier de la DAC du 21 septembre 2016. En effet, le fait de se référer à un avis précédemment émis au sujet de la même problématique, mais à l'encontre d'un destinataire différent, et de confirmer que cet avis est toujours valable, tout en prenant position par rapport à des cas pratiques lui soumis, ne saurait constituer une décision confirmative. Il s'ensuit que le délai de recours pour agir à l'encontre des décisions du directeur du 24 mai 2017 a commencé à courir à compter de leur notification et a expiré trois mois plus tard, de sorte que le recours, déposé le 24 août 2017, a bien été introduit dans le délai légal de trois mois.

Au vu des considérations qui précèdent, les actes attaqués sont dès lors à qualifier de décisions administratives susceptibles de faire l'objet d'un recours contentieux pour affecter

négalement la situation de leurs destinataires, de sorte que les contestations afférentes sont à rejeter pour ne pas être fondées.

Quant à la recevabilité du recours en réformation

Il convient ensuite de vérifier si la loi attribue compétence au juge administratif pour connaître d'un recours en réformation. Afin de déterminer si le tribunal est appelé à statuer en tant que juge du fond dans le cadre du présent litige, il convient encore de déterminer la base légale précise des actes litigieux. A cet égard, il échet de constater que les parties sont en désaccord sur la question de savoir si les actes litigieux ont été pris dans le cadre de l'article 19^{ter} de la loi du 19 mai 1999, de sorte à être, le cas échéant, susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif, ou s'ils ont été pris dans le cadre de la législation sur l'aviation civile en général, de sorte à ne pas pouvoir faire l'objet d'un recours au fond, mais uniquement d'un recours en annulation.

Aux termes de l'article 19^{ter} de la loi du 19 mai 1999 : « *Le directeur de l'aviation civile est autorisé à ordonner des mesures d'urgence nécessaires pour assurer l'application ou faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes.*

Quant aux mesures d'urgence destinées à éliminer les non-conformités présumées ou constatées inhérentes à une infrastructure ou une installation aéroportuaire ou aéronautique, un aménagement ou un aéronef qu'il peut avoir un motif raisonnable de considérer comme menace compromettant sérieusement la sécurité ou la sûreté aériennes, il a le droit :

- *d'instituer ou de faire instituer tout contrôle technique d'une infrastructure ou d'une installation aéroportuaire ou aéronautique, d'un aéronef et, en général, toute inspection, vérification ou examen d'un aménagement afin de s'assurer que les dispositions légales et réglementaires concernant la sécurité et la sûreté aériennes soient assurées ;*
- *d'ordonner que soient apportées, dans un délai approprié fixé par lui, les modifications nécessaires pour assurer l'application des dispositions légales, réglementaires ou administratives relatives à la sécurité et à la sûreté aériennes ;*
- *d'ordonner que les mesures immédiatement exécutoires, telles que l'immobilisation au sol d'un aéronef, la fermeture partielle ou totale d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires ou aéronautiques, dont notamment la fermeture partielle ou totale d'un aérodrome, soient prises dans les cas de danger imminent et grave. (...)*

Toutes les décisions administratives prises sur la base des dispositions du présent article sont soumises au recours en réformation visé à l'article 3 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif. ».

Il résulte de cette disposition que le directeur a, dans le but de garantir l'application, respectivement de faire cesser la violation des lois ou des règlements en relation avec la sûreté et la sécurité aériennes, le droit de prendre les mesures d'urgence y énumérées.

La Cour rejoint encore les premiers juges en leur conclusion que l'article 19^{ter} de la loi du 19 mai 1999, qui prévoit que le directeur, avant de prendre une quelconque mesure d'urgence visée audit article 19^{ter}, doit avoir constaté préalablement une violation des dispositions légales ou réglementaires en vigueur, ne dispose point que le directeur ne pourrait

intervenir que sur sa seule initiative, l'article en question n'excluant en effet pas, contrairement aux affirmations de la partie étatique, que ce constat d'irrégularités puisse intervenir sur dénonciation de tierces personnes.

Dans la mesure où les actes litigieux s'inscrivent manifestement dans un souci de garantir la sécurité aérienne respectivement la sûreté de l'aviation civile, alors qu'un temps de repos insuffisant, et non conforme à la réglementation en vigueur, dans le chef des pilotes est susceptible de générer un niveau de fatigue incompatible avec un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance, les actes attaqués, émanant du seul directeur et intervenus suite à une réclamation des pilotes quant aux risques de sécurité engendrés par une dette de sommeil importante, tombent dans le champ d'application de l'article 19^{ter} précité de la loi du 19 mai 1999, de sorte que le tribunal administratif est compétent pour connaître du recours en réformation.

Cette conclusion n'est point éternuée par les développements de la partie étatique consistant à exclure l'application de l'article 19^{ter} de la loi du 19 mai 1999 en raison du fait qu'aucune mesure d'urgence n'a été prise par le directeur, alors que l'application dudit article n'est pas subordonnée à la condition que les mesures d'urgence y visées soient effectivement prises, une décision négative quant à la nécessité d'ordonner de telles mesures d'urgences relevant également dudit article.

Il suit de ce qui précède que c'est à bon droit que les premiers juges se sont déclarés compétents pour connaître du recours en réformation et qu'ils l'ont déclaré recevable, de sorte qu'il n'y avait pas lieu d'analyser le recours subsidiaire en annulation.

Quant au fond

Les consorts ... exposent qu'ils seraient tous pilotes de ligne au sein de la société ... et qu'ils seraient soumis à des conditions de travail particulières en ce qui concerne notamment leur temps de travail et de repos. Il ne serait pas rare que leur temps de travail excède 10 voire 12 heures par jour. Pour compenser ces longs services et les décalages horaires qu'ils subiraient régulièrement, ils bénéficieraient de temps de repos qui serait toutefois non conforme aux dispositions européennes relatives au temps de repos des pilotes qui subissent les effets du décalage horaire, à savoir le règlement (CE) n° 216/2008, le règlement (UE) n° 965/2012, tel qu'amendé par le règlement (UE) n° 83/2014, et la directive 2000/79/CE.

Les appelants précisent que les pilotes effectueraient des missions de plusieurs jours, comprenant plusieurs vols, avant de revenir à leur base d'origine, en l'occurrence le Luxembourg. Ces missions, appelées rotations, seraient composées de plusieurs périodes de vol (« *flight duty period* ») entrecoupées par des périodes de repos lors des escales. Ces périodes de repos seraient imposées par le règlement (UE) n° 83/2014, Annexe II, sous la partie FTL (« *flight time limitations* »). En outre, ils bénéficieraient de périodes de repos supplémentaires pour compenser les effets du décalage horaire. Ce volet serait régi par un régime de spécification conformément aux dispositions de l'article ORO.FTL.235 du règlement (UE) n° 83/2014, qui obligerait les exploitants à respecter des temps de repos dont la durée serait fonction du décalage horaire subi et du temps total de la rotation. Selon un tableau figurant dans ce régime de spécification à l'article CS.FTL.1.235 (3) (i), si un pilote subit durant une rotation un décalage horaire d'au moins 4 heures, peu importe les escales réalisées, il devra bénéficier de nuits de repos à son retour à Luxembourg.

Or, la société ... considérerait à tort que le régime de spécification n'impose un temps de repos que si un temps de service de vol engendre un décalage horaire supérieur à 4 heures. La société ... fractionnerait partant artificiellement les rotations en différents temps de service de vol qui, pris séparément, n'excèdent jamais plus de 4 heures de décalage horaire entre le point de départ et le point d'arrivée, alors que les différents temps de vol aboutissent à une destination qui est à au moins 4 fuseaux horaires de la base d'affectation. Au retour, la société ... prévoirait un dernier temps de service de vol retour vers le Luxembourg qui traverse en une fois 4 fuseaux horaires. Or, les pilotes ne bénéficieraient que du temps de repos minimal prescrit par le régime de spécification de temps de vol, à savoir 2 jours, comme s'ils n'avaient subi qu'un décalage horaire lors du dernier vol, ce qui serait insuffisant. Pour cette raison, ils auraient sollicité l'intervention du directeur afin qu'il prenne les mesures d'urgence nécessaires pour faire cesser cette violation des dispositions européennes afférentes au temps de travail et de repos.

Les appelants reprennent ensuite l'exemple théorique, déjà indiqué en première instance, d'un pilote affecté sur une rotation de Luxembourg à Hong Kong, en faisant étape à Bahreïn et à Karachi avant d'arriver à Hong Kong, lequel devrait faire face au total à 6 heures de décalage horaire par rapport à sa base de départ située à Luxembourg, élément qui ne serait toutefois pas pris en considération pour déterminer son temps de repos lors de son retour au Luxembourg, alors qu'à l'aller le décalage horaire lors de chaque étape aura été inférieur à 4 heures. En effet, seul son vol de retour, Hong Kong-Luxembourg, pendant lequel le pilote subirait un décalage horaire de 6 heures, serait pris en compte pour évaluer son temps de repos à sa base d'affectation. Or, dans un cas où un pilote effectuerait une rotation directe Luxembourg-Hong Kong, puis Hong Kong-Luxembourg, celui-ci se verrait attribuer un temps de repos supérieur que celui qui effectue un vol par étapes et ce malgré le fait que les deux pilotes auraient subi le même décalage horaire.

Les appelants citent ensuite des exemples pratiques à partir de plans de vol réels de pilotes pour illustrer leur position et pour démontrer que les temps de repos accordés peuvent varier sur une rotation vers une même destination en fonction du « *saucissonnage* » des temps de service de vol.

La pratique de la société ... permettrait ainsi de réduire le temps de repos de ses pilotes, en découpant artificiellement les rotations en violation des dispositions de l'article CS FTL 1.235 (b) (3).

Les appelants soutiennent ensuite que les décisions litigieuses violeraient l'article 7.5 de l'annexe V du règlement (UE) n° 2018/1139 du 11 juillet 2018 du Parlement européen et du Conseil, qui remplace le règlement (CE) n° 216/2008 depuis le 11 septembre 2018, ci-après « *le règlement (UE) n° 2018/1139* », et dispose que des périodes de repos suffisantes doivent être accordées pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents. Cette obligation qui pèserait sur l'exploitant de transports aériens serait claire, précise, inconditionnelle et ne nécessiterait aucune mesure additionnelle, tant nationale qu'européenne.

Ils ajoutent que l'article ORO.FTL.105 du règlement (UE) n° 965/2012, tel que modifié par le règlement (UE) n° 83/2014, prévoirait qu'un membre d'équipage, subissant un décalage horaire inférieur à 9 heures, ne deviendrait acclimaté à l'heure locale s'il passe plus de 96 heures sur place. Or, dans leur exemple, les deux pilotes seraient acclimatés à l'heure de Hong Kong car ils auraient été en escale sur place pendant plus de 96 heures. En retournant à

leur base d'origine, ils ne seraient partant plus acclimatés à l'heure luxembourgeoise et subiraient les effets du décalage horaire, de sorte qu'ils devraient bénéficier d'au moins 96 heures pour s'acclimater à nouveau à l'heure du Luxembourg. Pourtant, la société ... n'accorderait que 2 nuits de repos au pilote de leur premier exemple, ce qui constituerait un temps de repos inadapté et insuffisant et contreviendrait dès lors aux dispositions de l'article 7.5 de l'annexe V du règlement (UE) n° 2018/1139.

Compte tenu du fait que la société ... accorderait des périodes de repos insuffisantes et inadaptées, les appelants concluent encore à une violation de l'article ORO.FTL.110 b) et g) du règlement (UE) n° 965/2012, tel que modifié par le règlement (UE) n° 83/2014, lequel énumérerait les responsabilités de l'exploitant, notamment en ce qui concerne les temps de repos dont devraient bénéficier les pilotes.

Ils invoquent ensuite une violation de l'article ORO.FTL.120 a) du règlement (UE) n° 965/2012, tel que modifié par le règlement (UE) n° 83/2014, lequel imposerait aux exploitants de transport aérien d'établir, de mettre en œuvre et de tenir à jour une gestion des risques liés à la fatigue (GRF) en tant que partie intégrante de leur système de gestion. La GRF devrait permettre d'assurer la conformité avec les exigences essentielles de l'annexe V, point 7.5 du règlement (UE) n° 2018/1139. La société ... n'aurait toutefois pas suivi ces recommandations. Par conséquent, en ne sanctionnant pas l'application qui en serait faite par la société ..., la DAC aurait violé l'article ORO.FTL.120 a) du règlement (UE) n° 965/2012.

Les appelants invoquent ensuite l'article ORO.FTL. 235 e) du règlement (UE) n° 965/2012, tel que modifié par le règlement (UE) n° 83/2014, d'après lequel les régimes de spécification de temps de vol devraient indiquer des temps de repos supplémentaires en vue de compenser les effets du décalage horaire et des prolongations du temps de service de vol. Ce régime de spécification serait développé dans le document CS-FL.1, à l'article CS FTL.1.235 qui sous le point (b) 2) impose à l'exploitant de surveiller les rotations en termes d'effet sur la fatigue de l'équipage et d'adapter au besoin les périodes de vol. En n'adaptant pas les périodes de vol pour permettre des périodes de repos additionnelles afin de compenser les effets du décalage horaire, la société ... violerait ces dispositions. En outre, la société ... ferait une application erronée de l'article CS FTL.1.235 (3) (i). D'après les appelants, en vertu du tableau visé à l'article CS FTL.1.235 (3) (i), des nuits de repos au retour à Luxembourg devraient être accordées au pilote si durant une rotation il dépasse 4 heures de fuseau horaire, peu importe les escales réalisées. Or, la société ... appliquerait une méthode différente consistant à accorder des nuits de repos supplémentaires, dès lors qu'un temps de service de vol comprend plus de 4 heures de décalage horaire. Or, ce serait précisément en saucissonnant les temps de service de vol que la société ... chercherait à limiter les périodes de vol qui excèdent 4 heures de décalage horaire. Par conséquent, en ne sanctionnant pas l'application qui serait faite par ... de ce tableau, la DAC aurait violé l'article ORO.FTL. 235 e) du règlement (UE) n° 965/2012.

Les appelants se prévalent ensuite d'une violation des clauses 5 et 6 de l'annexe à la directive 2000/79/CE, d'après lesquelles le personnel navigant devrait bénéficier d'une protection adaptée en matière de sécurité et de santé au travail ainsi que d'une prise en considération du principe général de l'adaptation du travail au travailleur. Ils estiment en effet que le manque de mesures appropriées ayant pour effet de réduire l'effet du décalage horaire sur les équipages non acclimatés lorsqu'ils retournent à leur base d'origine constituerait une violation des clauses en question. En ne sanctionnant pas la position de la société ..., la DAC aurait violé les clauses 5 et 6 de l'annexe à la directive 2000/79/CE.

Les appelants concluent également à une violation de l'article GM2 CS FTL 1.235 (b) (3) du « *Guidance Material* » émis par l'Agence européenne de la sécurité de l'aviation (AESA), article intitulé « *Additional rest to compensate for time zone differences* ». Cet article indiquerait en effet que lorsqu'une rotation comprend au moins 3 temps de service de vol, il faudrait prendre en considération l'ensemble des fuseaux horaires traversés depuis le point de départ et ne plus les séparer escale par escale. En faisant fi de ces dispositions, la société ... enfreindrait manifestement les recommandations de l'AESA permettant une application correcte des dispositions européennes. En ne sanctionnant pas ces agissements de la société ... et, au contraire, en cautionnant expressément ces pratiques, la DAC aurait violé l'article en question.

Les appelants, se référant à l'article ORO.GEN.210 du règlement (UE) n° 965/2012, modifié par le règlement (UE) n° 83/2014 imposant à l'exploitant aérien de désigner un cadre responsable, qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient exécutées conformément aux exigences applicables. Ce cadre jouerait dès lors aussi un rôle important vis-à-vis de la DAC, laquelle, en vertu de l'article ARO.GEN.300 du règlement n° 965/2012, aurait l'obligation de vérifier la conformité avec les exigences applicables des exploitants. Cette surveillance se réaliserait notamment par une étroite collaboration entre le cadre responsable et l'autorité compétente. Il suffirait pour les exploitants, par l'intermédiaire de leur cadre responsable, d'appliquer simplement les spécifications de certification pour être considérés par la DAC comme étant en conformité avec les exigences applicables aux exploitants. Or, dans le cas comme en l'espèce où les spécifications de certification ne seraient plus respectées, il appartiendrait à la DAC de dénoncer une telle violation et l'exploitant devrait alors rapporter la preuve que les exigences du règlement (UE) n° 2018/1139 sont respectées. Ils en déduisent qu'il appartiendrait à la société ... de prouver que le régime mis en place, dans la mesure où il s'écarte des spécifications de certification, respecte les obligations en matière de repos accordé aux pilotes.

En ordre subsidiaire, les appelants demandent à la Cour de soumettre plusieurs questions préjudicielles à la Cour de Justice de l'Union européenne, alors qu'une divergence d'interprétation du point ORO.FTL.235 paragraphe e, sous 1) de l'annexe III du règlement n° 965/2012 existerait entre les décisions attaquées de la DAC, d'un côté, et la décision 2014/002/R de l'AESA, adoptant les spécifications de certification CS-FTL.1. La DAC aurait fait une interprétation restrictive du point ORO.FTL.235 paragraphe b, sous 3) i) de l'annexe à la décision 2014/002/R de l'AESA et elle aurait omis de mentionner dans son avis la précision « *in a rotation* » que contient cette disposition. Or, cette omission rendrait conforme la pratique du « *saucissonnage* » des temps de vol pratiquée par la société ..., alors que la décision de l'AESA devrait conduire à refuser ce découpage artificiel réalisé au détriment de la sécurité des pilotes. Le cœur du litige se situerait ainsi dans l'interprétation à donner à la décision 2014/002/R de l'AESA, de sorte qu'il conviendrait de saisir la CJUE.

La partie étatique, de même que la partie tierce intéressée, concluent en ordre subsidiaire au rejet de l'appel et à la confirmation du jugement *a quo* en ce qu'il a déclaré non fondé le recours introduit par les appelants

Comme les premiers juges l'ont relevé à juste titre, les appelants se prévalent d'une violation d'un certain nombre de dispositions européennes, voire de dispositions du « *Guidance Material* » émis par l'AESA, et soutiennent que la DAC, en tant qu'autorité de surveillance dans le domaine de l'aviation civile, aurait dû constater ces violations et qu'elle

aurait dû y remédier en prenant les mesures d'urgence visées à l'article 19^{ter} de la loi du 19 mai 1999.

Les parties sont ainsi en désaccord sur l'interprétation à donner au tableau indiqué à l'article CS. FTL. 1.235. (b) (3) (i) de l'annexe à la décision n° 2014/002/R de l'AESA concernant les périodes de repos supplémentaires à accorder pour compenser les effets du décalage horaire, et notamment sur la signification de la deuxième colonne dudit tableau qui est libellée comme suit : « *Time elapsed (h) since reporting for the first FDP in a rotation involving at least 4 hour time difference to the reference time* ».

Les appelants reprochent à la société ... d'interpréter cette disposition de manière à ne retenir que les décalages horaires excédant 4 heures pour évaluer le nombre de nuits de repos à octroyer au pilote à son retour de rotation à Luxembourg.

En plus, les parties sont en désaccord sur la manière de prendre en considération un décalage horaire de 4 heures ou plus.

Or, l'AESA a répondu à cette question comme suit : « *Rest compensation for time zone differences CS.FTL.1.235(b)(3)(i): How should we count the time elapsed (h) since reporting for the first FDP in a rotation involving at least 4 hour time difference to the reference time? » : « Elapsed Time (h) should be counted from the first FDP including at least 4 hour time difference to the reference time, as the rest compensation for time zone differences is given when the crew becomes affected by the time zone differences ».*

Il en résulte que le temps de repos est compté à partir du premier temps de vol de service (FDP –flight duty period) qui comprend au moins 4 heures de décalage horaire dans une rotation et non pas à partir du début de la rotation.

Cette conclusion est encore confirmée par la réponse que l'AESA a donnée à la DAC, suivant courriel du 10 février 2016, et qui est la suivante : « *The time is calculated from the start of the first FDP that crosses an at least 4-hour time difference in a rotation not the start of a rotation. However, in some cases, e.g. if a crew member positions across than an at least 4-hour time difference it would make sense to start counting from the moment the crew member reports for the duty that crosses the time difference* ».

La DAC, pour sa part, a indiqué dans les décisions litigieuses que : « *The time elapsed should be counted from the first FDP involving at least 4 hour time difference to the reference time* ».

Dans ces conditions, il échet de noter que l'interprétation donnée par la DAC dans ses décisions litigieuses est conforme à celle de l'AESA.

La société ... affirme qu'elle prend en considération les décalages horaires de 4 heures ou plus et non pas seulement, ainsi que le prétendent les appelants, des décalages horaires de plus de 4 heures.

En ce qui concerne l'exemple théorique de la rotation Luxembourg - Hong Kong - Luxembourg, la Cour ne saurait le prendre en considération dès lors qu'il ne correspond pas à la réalité et est partant sans pertinence pour illustrer une éventuelle violation par la société ... des règles applicables en la matière.

En ce qui concerne l'exemple comparatif des deux pilotes A et B effectuant le même parcours entre Luxembourg et Aguadilla (Porto Rico), fourni par les appelants, la Cour n'entrevoit pas, à la lumière des explications données par la société ..., en quoi celle-ci n'aurait pas accordé du temps de repos suffisant aux pilotes concernés. En effet, il convient de relever qu'il faut également tenir compte dans le calcul du temps de repos à Luxembourg au retour d'une rotation, de la « *maximal time difference between the reference time and local time where a crew member rests during a rotation* », conformément à l'article CS FTL.1.235. (b) (3) (i). Or, si l'on compare les rotations des deux pilotes A et B, il y a lieu de retenir que cette différence est de 7 heures pour la rotation A et de six heures pour la rotation B, ce qui explique pourquoi, en application du tableau repris à l'article CS FTL.1.235. (b) (3) (i), le pilote A a droit à 4 nuits locales et le pilote B seulement à 3 nuits locales.

S'agissant de l'affirmation des appelants selon laquelle la société ... fractionnerait artificiellement les rotations en différents temps de service de vol, ne comprenant pas plus de 4 heures de décalage horaire entre le point de départ et le point d'arrivée, afin de ne pas devoir accorder des nuits de repos supplémentaires aux pilotes, celle-ci reste à l'état de simple allégation et est d'ailleurs contestée par la société ..., qui verse à cet effet une attestation testimoniale du 20 mai 2019 de Monsieur ... Commercial Planning de la société ..., qui affirme que les rotations sont planifiées uniquement en fonction de la rentabilité de l'itinéraire et non pas en fonction du repos de l'équipage et que les escales sont toutes des escales commerciales destinées au chargement et déchargement de marchandises respectivement des escales techniques pour faire le plein, tout en précisant que le fait de prévoir des escales supplémentaires pour minimiser le temps de repos dû aux pilotes n'aurait aucun intérêt économique, eu égard au coût engendré par chaque atterrissage et décollage supplémentaire.

Dans ces conditions, la Cour est amenée à la conclusion que les appelants ne démontrent pas plus en appel qu'en première instance que la société ... aurait violé les règles applicables en matière de temps de repos des pilotes.

Concernant la violation alléguée de l'article 7.5 de l'annexe V du règlement (UE) n° 2018/1139 (anciennement l'article 7.f de l'annexe IV du règlement (CE) n° 216/2008) qui prévoit que : « *Aucun membre d'équipage ne doit laisser sa capacité d'exécution des tâches/de prise de décision se dégrader au point de mettre en danger la sécurité du vol à cause des effets de la fatigue, compte tenu notamment d'une accumulation de fatigue, du manque de sommeil, du nombre d'étapes réalisées, du travail de nuit ou des changements de fuseau horaire. Les périodes de repos doivent être suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante* », la Cour, à l'instar des premiers juges, est amenée à retenir que cette disposition énonce les exigences essentielles auxquelles sont soumis les membres d'équipage, y compris les pilotes, afin de garantir l'exécution sans danger des tâches respectives, mais elle ne contient pas de règles suffisamment concrètes et précises pour que l'on puisse s'en prévaloir à l'encontre des opérateurs, tels que la société

Quant à l'article ORO.FTL.105 de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012, encore invoqué par les appelants, qui prévoit sous la définition du terme « *acclimaté* », qu'un membre d'équipage, subissant un décalage horaire inférieur à 9 heures, devient acclimaté à l'heure locale s'il passe plus de 96 heures sur place, de sorte que ce même membre d'équipage devra en principe bénéficier d'au moins 96 heures pour s'acclimater à nouveau à l'heure luxembourgeoise, la Cour ne saurait déceler une quelconque violation de ces mêmes

dispositions européennes, dès lors que les appelants ne font état que, d'après leurs propres dires, d'un cas théorique, pour lequel il est non seulement contesté par la société ... qu'il correspond à la réalité, cette dernière niant en effet faire des escales toutes les quatre heures, et ce notamment en raison des coûts qu'engendrerait un tel *modus operandi*. Il ressort en outre des explications circonstanciées de la DAC du 13 octobre 2017 à l'adresse du litismandataire de la partie étatique, que le cas ainsi décrit ne saurait correspondre à la réalité dans la mesure où un tel vol ne pourrait pas se faire avec un ou deux pilotes, mais devrait être planifié avec trois pilotes, lesquels bénéficieraient par ailleurs de temps de repos en vol, circonstance dont les appelants font abstraction.

S'agissant de l'exemple concret d'un pilote ... invoqué par les appelants, il fait également abstraction du temps de repos en vol et reste muet sur le nombre de pilotes présents dans l'avion, de sorte à ne pas être susceptible de corroborer les affirmations des demandeurs. Ainsi, il ne ressort ni des développements des appelants, ni des pièces produites en cause que la société ... contreviendrait de quelque façon que ce soit aux obligations générales inscrites aux articles précités en vue d'éviter un état de fatigue pouvant avoir un effet néfaste sur la sécurité aérienne, de sorte que le moyen afférent est à rejeter.

En ce qui concerne le moyen tiré d'une violation de l'article ORO.FTL.110 b) et g) de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012, tel que modifié par le règlement (UE) n° 83/2014, intitulé « *Responsabilité des exploitants* », aux termes duquel :

« *L'exploitant :*

- a) *diffuse les tableaux de service suffisamment à l'avance pour permettre aux membres d'équipage de prévoir un repos approprié ;*
- b) *veille à ce que les temps de service de vol soient établis de telle sorte que les membres d'équipage soient suffisamment reposés pour accomplir leur service à un niveau satisfaisant de sécurité en toute circonstance ;*
(...)
- d) *évalue le rapport entre la fréquence et l'organisation des temps de service de vol et des temps de repos, et tient compte des effets cumulatifs de services longs combinés à des temps de repos minimaux ;*
- e) *programme les temps de service de manière à éviter des pratiques entraînant des perturbations importantes des rythmes de sommeil et de travail établis, telles que celles consistant à faire alterner des services de jour et de nuit ;*
- f) *se conforme aux horaires perturbateurs conformément au point ARO.OPS.230 ;*
- g) *prévoit des périodes de repos suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante ; (...) ».*

Ladite disposition énumère les responsabilités de l'exploitant notamment en ce qui concerne les temps de repos à accorder aux membres d'équipage afin d'éviter un cumul de fatigue susceptible d'avoir des incidences néfastes sur leur aptitude à assurer leur prochain service.

Au vu de la conclusion ci-dessus retenue qu'une violation des règles applicables en matière de temps de repos par la société ... laisse d'être rapportée, aucune violation de l'article ORO.FTL.110 b) et g) de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012 ne saurait être retenue.

Cette même conclusion s'impose en ce qui concerne la violation alléguée de l'article ORO.FTL.120 a) de l'annexe II du règlement (UE) n° 965/2012, tel que modifié par le règlement (UE) n° 83/2014, article ayant trait à la « *Gestion des risques liés à la fatigue (GRF)* » et qui prévoit que : « *L'exploitant établit, met en œuvre et tient une GRF en tant que partie intégrante de son système de gestion. La GRF doit permettre d'assurer la conformité avec les exigences essentielles de l'annexe IV, points 7.f, 7.g, et 8.f, du règlement (CE) n°216/2008. La GRF est décrite dans le manuel d'exploitation (...)* ».

En effet, si les appelants affirment certes que la société ... n'aurait pas suivi ces recommandations, ces affirmations, basées sur le cas théorique d'un pilote effectuant un aller-retour Luxembourg-Hong Kong avec plusieurs escales, cas qui, comme retenu ci-avant, n'est pas prouvé comme correspondant à la réalité, restent à l'état de pures allégations et ne sont appuyées par aucune pièce versée en cause, de sorte que le moyen afférent est à rejeter.

De même, la violation alléguée de l'article ORO.FTL. 235 e) du règlement (UE) n° 965/2012, tel que modifié par le règlement (UE) n° 83/2014, aux termes duquel : « *Les régimes de spécification de temps de vol indiquant des temps de repos supplémentaires conformément aux spécifications de certificats applicables en vue de compenser : 1) les effets du décalage horaire et des prolongations du TSV ; 2) une fatigue accumulée supplémentaire due à des horaires perturbateurs ; et 3) un changement de base d'affectation* », et de l'article CS.FTL.1.235 (b) (2) qui dispose que « *l'operator monitors rotations and combinations of rotations in terms of their effect on crew member fatigue, and adapts the rosters as necessary* », repose sur la prémisse, non vérifiée en l'espèce que la société ... n'adapterait pas les périodes de vol pour permettre des périodes de repos additionnelles afin de compenser les effets du décalage horaire, de sorte que le moyen afférent est également à rejeter.

En ce qui concerne ensuite les affirmations des appelants quant à une violation des clauses 5 et 6 de l'annexe de la directive 2000/79/CE, clauses qui prévoient que : « *Le personnel naviguant dans l'aviation civile bénéficie d'une protection en matière de sécurité et de santé adaptée à la nature de son travail* », que « *les services et moyens appropriés de protection et de prévention en matière de sécurité et de santé du personnel mobile dans l'aviation civile sont disponibles à tout moment* » et que « *les mesures nécessaires doivent être prises pour que l'employeur qui envisage d'organiser le travail selon un certain rythme tienne compte du principe général de l'adaptation du travail au travailleur* », nonobstant la question de l'effet direct de ladite directive, force est de constater qu'outre le fait que ces affirmations sont de nouveau basées sur la seule prémisse non vérifiée que la société ... ne respecterait pas les temps de repos obligatoires à accorder au personnel navigant, il s'agit là d'obligations générales à respecter par un exploitant en ce qui concerne la sécurité et la santé du personnel navigant qui manquent en tout état de cause de précision pour laisser conclure à une quelconque violation en l'espèce, de sorte que le moyen afférent laisse également d'être fondé.

Quant au moyen tiré d'une violation de l'article GM2 CS FTL 1.235 (b) (3) du « *Guidance Material* » émis par l'AESA, article intitulé « *Additional rest to compensate for time zone differences* » qui prévoit que lorsqu'une rotation comprend au moins 3 temps de service de vol, il faudrait prendre en considération l'ensemble des fuseaux horaires traversés depuis le point de départ et ne plus les séparer escale par escale, c'est à bon escient que les premiers juges ont relevé que cette disposition est non seulement dépourvue de force obligatoire pour faire partie du « *Guidance Material* » émis par l'AESA et qui constitue une ligne directrice à destination des exploitants comme la société ..., mais dont la violation, au vu

de l'ensemble des développements qui précèdent, n'a pas été rapportée en l'espèce par les appelants à qui incombe la charge de la preuve.

Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il y ait lieu de saisir la Cour de Justice de l'Union européenne d'une question préjudicielle, que les appelants ne sont pas fondés à soutenir que c'est à tort que les premiers juges ont rejeté leur demande.

Dans son mémoire en réponse, la partie étatique a sollicité l'allocation d'une indemnité de procédure de ... euros. Cette demande est cependant à rejeter, étant donné qu'il n'appert pas des éléments en cause en quoi il serait inéquitable pour la partie étatique de laisser à sa charge les sommes exposées non comprises dans les dépens.

Par ces motifs,

la Cour administrative, statuant à l'égard de toutes les parties ;

déclare les appels incidents irrecevables ;

reçoit l'appel principal en la forme ;

au fond, le dit non justifié et en déboute les appelants ;

confirme le jugement entrepris ;

rejette comme non fondée la demande de la partie étatique en allocation d'une indemnité de procédure ;

condamne les appelants aux dépens de l'instance d'appel.

Ainsi délibéré et jugé par :

Henri CAMPILL, vice-président,
Serge SCHROEDER, premier conseiller,
Martine GILLARDIN, conseiller,

et lu par le vice-président en l'audience publique à Luxembourg au local ordinaire des audiences de la Cour à la date indiquée en tête, en présence du greffier assumé de la Cour

...

CAMPILL