

Causa C-413/20**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

2 settembre 2020

Giudice del rinvio:

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunale di primo grado di Bruxelles di lingua francese, Belgio)

Data della decisione di rinvio:

12 febbraio 2020

Ricorrente:

Stato belga

Convenuti:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

1. Oggetto e dati della controversia

- 1 La Direction générale Transport Aérien (in prosieguo: la «DGTA») è l'amministrazione dello Stato belga che controlla in particolare l'addestramento dei piloti e rilascia le licenze di pilota di aerei.

- 2 I convenuti sono ex allievi della Bluetail Flight School, debitamente riconosciuta, i cui programmi di addestramento sono stati approvati dalla DGTA.
- 3 Al termine del loro addestramento e dopo aver superato il test finale di abilitazione (skill test), alla fine del 2018 essi hanno chiesto il rilascio della licenza di pilota commerciale detta CPL(A) (Commercial Pilote Licence (Airplane)).
- 4 Il 15 gennaio 2019 la DGTA ha negato loro il rilascio della licenza ritenendo che il loro addestramento non includesse 115 ore di «tempo strumentale», corrispondenti al minimo richiesto.
- 5 L'11 febbraio 2019 il Conseil d'État (Consiglio di Stato, Belgio) ha sospeso, con procedimento sommario, l'esecuzione di tale decisione di diniego, per difetto di motivazione ¹.
- 6 Il 22 febbraio 2019 la DGTA ha notificato ai convenuti una nuova decisione di diniego del rilascio della licenza CPL(A), illustrando la relativa motivazione.
- 7 Poiché il Conseil d'État (Consiglio di Stato) ha infine declinato la propria competenza, gli ex allievi hanno adito il giudice civile, sempre con domanda di procedimento sommario, il quale, con ordinanza del 18 aprile 2019, ha ingiunto alla DGTA di rilasciare le licenze CPL(A).
- 8 Con sentenza dell'8 agosto 2019, la cour d'appel de Bruxelles (Corte d'appello di Bruxelles, Belgio) ha confermato tale ordinanza emessa in sede di procedimento sommario.
- 9 Lo Stato belga (DGTA) ha sottoposto la controversia al giudice del rinvio affinché statuisca nel merito.

2. Normativa pertinente

Regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (come modificato prima del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1974 della Commissione, del 14 dicembre 2018, recante modifica del regolamento (UE) n. 1178/2011)

- 10 L'allegato I recita come segue nei passaggi qui rilevanti:

«SOTTOPARTE A

¹ V., in particolare, la sentenza del Conseil d'État (Consiglio di Stato) n. 653.659 pubblicata all'indirizzo <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

REQUISITI GENERALI

(...)

FCL.010 Definizioni

Ai fini di questa parte, si applicano le seguenti definizioni:

(...)

“Dispositivo di addestramento strumentale di base (BITD)”, dispositivo di addestramento di base a terra che riproduce la stazione dell’allievo pilota di una classe di velivoli. Può usare pannelli strumentali a schermo e controlli di volo a molla, fornendo una piattaforma di addestramento quantomeno per gli aspetti procedurali del volo strumentale.

(...)

“Tempo di istruzione a doppio comando”, tempo di volo o tempo strumentale al suolo durante il quale una persona riceve istruzione di volo da un istruttore appositamente autorizzato.

(...)

“Simulatore integrale di volo (FFS)”, una riproduzione completa della cabina di pilotaggio di uno specifico tipo, marca, modello o serie di aeromobile, incluso l’assemblaggio di tutti gli equipaggiamenti e programmi informatici necessari a rappresentare l’aeromobile nelle operazioni al suolo e in volo, un sistema visuale che fornisce la vista fuori dalla cabina di pilotaggio e un sistema di movimenti forzati.

(...)

“Dispositivo di addestramento al volo (FTD)”, riproduzione in dimensioni reali degli strumenti, equipaggiamenti, pannelli e controlli di uno specifico tipo di aeromobile, in una postazione di consolle di volo aperta o in una consolle di aeromobile chiusa, che comprende l’assemblaggio degli equipaggiamenti e i programmi informatici necessari per rappresentare l’aeromobile al suolo e durante il volo, secondo i sistemi installati sul dispositivo. Non è richiesta una forza che imprima movimento o un sistema visivo, con l’eccezione del FTD per elicotteri di livello 2 e 3, dove viene richiesto un sistema visivo.

“Addestratore per le procedure di volo e di navigazione (FNPT)”, dispositivo di addestramento che riproduce il quadro comandi o la cabina di pilotaggio, che comprende l’assemblaggio delle attrezzature e i programmi informatici necessari per riprodurre un tipo o una classe di aeromobili in condizioni di volo, in modo che i sistemi funzionino in maniera analoga a quelli dell’aeromobile.

(...)

“Tempo di volo strumentale”, tempo durante il quale il pilota controlla l’aeromobile con il solo ausilio della strumentazione.

“Tempo strumentale su simulatore”, tempo durante il quale il pilota riceve istruzione in condizioni di volo strumentali simulate, su dispositivo di addestramento al volo simulato (FSTD).

“Tempo strumentale”, tempo strumentale, in volo o al suolo.

(...)

“Cooperazione in equipaggio plurimo (MCC)”, funzionamento dell’equipaggio di volo come un gruppo di membri che cooperano fra loro, sotto la guida del pilota in comando.

(...)

“Pilota in comando (PIC)”, il pilota designato in comando e responsabile per lo svolgimento sicuro del volo.

(...)

“Test di abilitazione”, dimostrazione di capacità finalizzata al rilascio di una licenza o abilitazione, che può comprendere anche un esame teorico se richiesto.

(...)

“Allievo pilota in comando (SPIC)”, un allievo pilota che esercita le funzioni di pilota in comando durante un volo con un istruttore, il quale si limiterà ad osservare l’allievo pilota e non influenzerà o controllerà il volo dell’aeromobile.

(...)

Appendice 3

Corsi di addestramento per il rilascio di una CPL e una ATPL

1. La presente appendice descrive i requisiti per i diversi tipi di corsi di addestramento per il rilascio di una CPL (...).

(...)

[A. Corso integrato ATP — Velivoli]

[GENERALITÀ]

(...)

4. Il corso deve includere:

(...)

b) addestramento al volo a vista e strumentale; (...)

(...)

ADDESTRAMENTO IN VOLO *

9. L'addestramento in volo, con l'esclusione dell'addestramento per l'abilitazione per tipo, deve includere un totale di almeno 195 ore di volo, al fine di comprendere tutti i test di valutazione dei progressi, di cui un massimo di 55 per l'intero corso possono essere di tempo strumentale su simulatore. Di queste 195 ore il richiedente deve completare almeno:

- a) 95 ore di istruzione a doppio comando, di cui un massimo di 55 possono essere di tempo strumentale su simulatore;
- b) 70 ore come pilota in comando, compreso il tempo di volo in VFR ** e il tempo di volo strumentale effettuato come allievo pilota in comando (SPIC). Il tempo di volo strumentale come allievo pilota in comando viene considerato come tempo di volo effettuato come pilota in comando soltanto fino a un massimo di 20 ore;
- c) 50 ore di volo di navigazione come pilota in comando, incluso un volo di navigazione in VFR di almeno 540 km (300 NM) durante il quale devono essere effettuati atterraggi completi presso due aeroporti diversi dall'aeroporto di partenza;
- d) 5 ore di volo notturno, di cui almeno 3 di addestramento a doppio comando, di cui almeno 1 di navigazione e 5 decolli come solista e 5 atterraggi completi come solista; e
- e) 115 ore di tempo strumentale comprendenti almeno:
 - 1) 20 ore come allievo pilota in comando;
 - 2) 15 ore di MCC, per le quali può essere utilizzato un FFS o un FNPT II;
 - 3) 50 ore di istruzione di volo strumentale, di cui un massimo di:
 - i) 25 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I; o

* Nel senso di «addestramento AL volo».

** VFR Visual Flight Rules.

ii) 40 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT II, FTD 2 o un FFS, di cui fino a un massimo di 10 ore possono essere effettuate in un FNPT I.

Il richiedente titolare di un certificato attestante il completamento del modulo volo strumentale di base riceve un credito massimo di 10 ore ai fini del tempo di istruzione strumentale richiesto. Le ore effettuate sui dispositivi di addestramento strumentale di base (BITD) non vengono accreditate;

f) 5 ore devono essere effettuate su un velivolo certificato al trasporto di almeno quattro persone con elica a passo variabile e carrello di atterraggio retrattile.

TEST DI ABILITAZIONE

10. In seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione per la CPL(A) su un velivolo monomotore o plurimotore e al test di abilitazione per l'IR su un velivolo plurimotore».

3. Posizione delle parti

1. *Stato belga (DGTA)*

- 11 Secondo lo Stato belga, i convenuti non hanno completato, nel corso del loro addestramento, le 115 ore minime di tempo strumentale. Infatti, le ore effettuate su un simulatore FNPT II che superano il «massimo di 55 [ore] per l'intero corso» di tempo strumentale al suolo, previsto dalla prima frase del paragrafo 9 dell'appendice 3, non possono essere prese in considerazione nel calcolo del tempo strumentale richiesto dal paragrafo 9, lettera e), dell'appendice 3 del regolamento.
- 12 Esso fa riferimento in particolare all'analisi inviatagli dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (in prosieguo: l'«AESA») il 15 febbraio 2019: «A prescindere dalla combinazione scelta, il totale delle ore effettuate su un FNPT II non può superare le 40 ore. Con le 15 ore come MCC, le 55 ore menzionate al paragrafo 9 sono raggiunte e, ai fini del rilascio di una licenza, non possono essere prese in considerazione altre ore di tempo strumentale al suolo». L'AESA riconfermava tali termini il 12 giugno 2019.
- 13 Lo Stato belga chiede pertanto di sottoporre alla Corte le prime tre questioni pregiudiziali esposte di seguito e, nel merito, di condannare gli ex allievi a restituire la licenza di pilota CPL(A), di dichiarare che essa potrà essere rilasciata ai convenuti solo dopo che essi abbiano completato l'addestramento con ore di addestramento strumentale su un aeromobile e ripetuto la parte del test di abilitazione dedicata alla strumentazione.

2. *Gli ex allievi*

- 14 Gli ex allievi contestano il conteggio delle ore strumentali effettuato dalla DGTA. Essi ritengono che la DGTA si basi su una nuova interpretazione del regolamento poiché, prima del diniego controverso, essa non aveva messo in discussione il tempo dedicato all'addestramento strumentale presso la Bluetail Flight School, e che la sua nuova interpretazione risulti incostante.
- 15 A loro avviso, il massimo di 40 ore strumentali al suolo, fissato al paragrafo 9, lettera e), punto 3), ii), si applica solo alle 50 ore di *istruzione* di volo strumentale, ma non a tutte le 115 ore di *tempo* strumentale.
- 16 Essi chiedono in sostanza di confermare il rilascio delle licenze disposto in sede di procedimento sommario e, in subordine, di sottoporre alla Corte di giustizia la quarta questione enunciata di seguito.

4. Valutazione del giudice del rinvio

- 17 Le condizioni per il rilascio di licenze di pilota commerciale di velivoli «CPL(A)» sono definite dal regolamento (UE) n. 1178/2011.
- 18 L'allegato I, sottoparte A, appendice 3, di detto regolamento determina il contenuto del corso per ottenere tale licenza. Il paragrafo 9 di detta appendice suscita tuttavia dubbi riguardo al calcolo del tempo strumentale.
- 19 A tale proposito, il giudice del rinvio rammenta che la cour d'appel (Corte d'appello), nella sua sentenza dell'8 agosto 2019, ha rilevato zone d'ombra al punto 9, lettera e), dell'appendice 3. In primo luogo, riguardo a quale addestramento debbano essere assegnate le 10 ore, delle 50 ore di istruzione di volo strumentale, che restano una volta dedotte le 40 ore massime consentite in un simulatore [paragrafo 9, lettera e), punto 3]; inoltre, riguardo all'assegnazione, nell'ambito delle 115 ore di tempo strumentale, delle 30 ore restanti dopo la deduzione delle 20, 15 e 50 ore di cui al paragrafo 9, lettera e), punti 1, 2 e 3.
- 20 Il giudice del rinvio ritiene che le lettere dell'AESA del 15 febbraio 2019 e del 12 giugno 2019 siano relativamente laconiche e non abbiano consentito di comporre la controversia tra le parti.
- 21 Esso rileva che la Commissione europea ha ritenuto di poter far conoscere il proprio punto di vista sull'interpretazione del paragrafo 9 dell'appendice 3 unicamente nell'ambito di osservazioni su una domanda di pronuncia pregiudiziale sottoposta alla Corte di giustizia.

5. Questioni pregiudiziali

- 22 Il giudice del rinvio decide pertanto di sollevare le quattro questioni pregiudiziali suggerite dalle parti:

- 1) Se il paragrafo 9 dell'appendice 3 contenuta nell'allegato I, sottoparte A, del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio consenta, ai fini del calcolo delle 115 ore di tempo strumentale di cui al paragrafo 9, lettera e), di prendere in considerazione ore di addestramento effettuate su un simulatore di volo FNPT II (tempo strumentale al suolo) in aggiunta alle 15 ore come MCC di cui al paragrafo 9, lettera e), punto 2, e in aggiunta al massimo di 40 ore di istruzione di volo strumentale effettuate su FNPT II, di cui al paragrafo 9, lettera e), punto 3, ii), ossia più di 55 ore di tempo strumentale al suolo.
- 2) Se la risposta alla prima questione sia diversa a seconda che le ore effettuate in aggiunta alle 15 e alle 40 ore citate siano costituite da ore come MCC o da altro tipo di addestramento su simulatore.
- 3) In caso di risposta negativa alle due questioni che precedono, se il paragrafo 10 dell'appendice 3 contenuta nell'allegato I, sottoparte A, del medesimo regolamento consenta il rilascio della licenza CPL(A) dopo che i candidati piloti abbiano completato l'addestramento con un numero sufficiente di ore effettuate in un aeromobile, senza ripetere il test di abilitazione relativo al volo strumentale.
- 4) In caso di risposta negativa alle tre questioni che precedono, se il principio generale della certezza del diritto imponga di limitare nel tempo l'interpretazione data dalla Corte di giustizia alla norma giuridica di cui trattasi, ad esempio al fine di applicarla solo ai candidati piloti che chiedano il rilascio di una licenza CPL(A), o che abbiano iniziato l'addestramento per ottenere tale licenza, successivamente alla data della sentenza della Corte di giustizia.