

Asunto C-413/20**Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

2 de septiembre de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunal de Primera Instancia francófono de Bruselas, Bélgica)

Fecha de la resolución de remisión:

12 de febrero de 2020

Parte demandante:

État belge (Estado belga)

Partes demandadas:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

1. Objeto y antecedentes del procedimiento principal

- 1 La Direction générale Transport Aérien (Dirección General de Transporte Aéreo; en lo sucesivo, «DGTA») es el órgano administrativo del Estado belga que supervisa, en particular, la formación de los pilotos y expide las licencias de piloto de avión.

- 2 Los demandados son antiguos alumnos de la Bluetail Flight School, escuela autorizada, cuyos programas de instrucción han sido aprobados por la DGTA.
- 3 A finales de 2018, al terminar su formación, y tras haber superado la prueba de pericia final (skill test), los demandados solicitaron la licencia de piloto comercial llamada CPL (A) [Commercial Pilote Licence (Airplane)].
- 4 El 15 de enero de 2019, la DGTA les denegó la expedición de las licencias en consideración al hecho de que su formación no constaba de las 115 horas de «tiempo de instrumentos» que como mínimo se exigen.
- 5 El 11 de febrero de 2019, el Conseil d'État (Consejo de Estado) suspendió cautelarmente la ejecución de la resolución denegatoria mencionada, basándose en un defecto de motivación.¹
- 6 El 22 de febrero de 2019, la DGTA notificó a los demandados una nueva resolución denegatoria de la expedición de la licencia CPL (A), desarrollando su motivación.
- 7 A la vista de que, finalmente, el Conseil d'État declinó su competencia, los antiguos alumnos solicitaron al juez civil una medida cautelar consistente en que se ordenara a la DGTA la expedición de las licencias CPL (A), pretensión a la que el juez accedió mediante auto de 18 de abril de 2019.
- 8 Mediante sentencia de 8 de agosto de 2019, la cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Apelación de Bruselas) confirmó el auto de medidas cautelares mencionado.
- 9 El Estado belga (DGTA) ha sometido la controversia al órgano jurisdiccional remitente para que se pronuncie sobre el fondo.

2. Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas

Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo [en su versión modificada antes del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1974 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2018, que modifica el Reglamento (UE) n.º 1178/2011]

- 10 Se reproducen a continuación los pasajes del anexo I que aquí interesan:

«SUBPARTE A

¹ Véase, en particular, la sentencia del Conseil d'État n.º 243 659, publicada en <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

REQUISITOS GENERALES

[...]

FCL.010 Definiciones

A efectos de la presente Parte, se aplican las siguientes definiciones:

[...]

“Dispositivo para entrenamiento básico de vuelo por instrumentos (BITD)” significa un dispositivo de entrenamiento basado en tierra que representa la posición del alumno piloto de una clase de aviones. Puede usar paneles de instrumentos basados en pantallas, mandos de vuelos de resorte, proporcionando una plataforma de entrenamiento para al menos los aspectos de procedimientos del vuelo por instrumentos.

[...]

“Tiempo de instrucción en doble mando” significa el tiempo de vuelo o tiempo de instrumentos en tierra durante el que una persona recibe instrucción de vuelo de un instructor debidamente autorizado.

[...]

“Simulador de vuelo (FFS)” significa una réplica a escala completa del puesto de pilotaje de un tipo o marca, modelo y serie de aeronave, incluido el ensamblaje de todos los equipos y programas informáticos necesarios para representar la aeronave en operaciones en tierra y en vuelo, un sistema visual que proporcione una vista exterior al propio puesto de pilotaje y un sistema de movimiento que reproduce las fuerzas.

[...]

“Equipo de instrucción de vuelo (FTD)” significa una réplica a tamaño real de los instrumentos, equipos, paneles y controles de un tipo de aeronave en un área de cabina de pilotaje abierta o un puesto de pilotaje de aeronave cerrado, incluido el montaje de los equipos y programas informáticos necesarios para representar la aeronave en condiciones de tierra y de vuelo hasta donde permitan los sistemas instalados en el dispositivo. No requiere un sistema de movimiento ni visual, excepto en el caso de los FTD de helicóptero niveles 2 y 3 de, donde se requieren los sistemas visuales.

“Entrenador de procedimientos de vuelo y navegación (FNPT)” significa un dispositivo de entrenamiento que representa el puesto de pilotaje o la cabina de vuelo, incluido el montaje de los equipos y programas informáticos necesarios para representar un tipo o clase de aeronave en operaciones de vuelo, hasta el punto de que los sistemas parezcan funcionar como en una aeronave.

[...]

“Tiempo de vuelo instrumental” significa el tiempo durante el cual un piloto controla una aeronave en vuelo únicamente por referencia a los instrumentos.

“Tiempo de instrumentos en tierra” significa el tiempo durante el cual un piloto recibe instrucción en vuelo por instrumentos simulado, en dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo (FSTD).

“Tiempo de instrumentos” significa el tiempo de vuelo instrumental o tiempo de instrumentos en tierra.

[...]

“Cooperación de la tripulación” (MCC) significa la actuación de la tripulación de vuelo como un equipo de miembros colaboradores dirigido por el piloto al mando.

[...]

“Piloto al mando (PIC)” significa el piloto designado para el mando y a cargo del desarrollo seguro del vuelo.

[...]

“Prueba de pericia” significa la demostración de pericia para la emisión de una licencia o habilitación, incluido cualquier examen oral que pudiera ser necesario.

[...]

“Alumno piloto al mando (SPIC)” significa un alumno piloto que actúa como piloto al mando en un vuelo con un instructor cuando este únicamente observa al alumno piloto y no influye ni controla el vuelo de la aeronave.

[...]

Apéndice 3

Cursos de formación para la emisión de CPL y de ATPL

1. Este apéndice describe los requisitos para los diferentes tipos de cursos de formación para expedir CPL [...].

[...]

4. El curso se compondrá de:

[...]

b) entrenamiento de vuelo visual y con instrumentos;

[...]

A. Curso integrado ATP — Aviones

GENERALIDADES

[...]

INSTRUCCIÓN DE VUELO

9. La instrucción de vuelo, sin incluir el entrenamiento de habilitación de tipo, incluirá un total de al menos 195 horas, incluyendo todas las pruebas de progreso, de las cuales hasta 55 horas durante el curso completo pueden ser tiempo de instrumentos en tierra. Los solicitantes deberán completar, dentro del total de 195 horas, al menos:

- a) 95 horas de instrucción en doble mando, de las cuales hasta 55 horas podrán ser tiempo de instrumentos en tierra;
- b) 70 horas como piloto al mando, incluido vuelo VFR* y tiempo de vuelo instrumental como alumno piloto al mando (SPIC). El tiempo de vuelo instrumental como alumno piloto al mando solo contará como tiempo de vuelo de piloto al mando hasta un máximo de 20 horas;
- c) 50 horas de vuelo de travesía como piloto al mando, incluido un vuelo de travesía VFR de al menos 540 km (300 NM), en el curso del cual se realizarán dos aterrizajes con parada completa en dos aeródromos que no sean el de partida;
- d) 5 horas de vuelo deberán completarse de noche, incluidas 3 horas de instrucción en doble mando, que incluirán al menos 1 hora de navegación de travesía y 5 despegues solo y 5 aterrizajes con parada completa;
- e) 115 horas de instrumentos que incluyan, al menos:
 - 1) 20 horas como alumno piloto al mando;
 - 2) 15 horas de MCC, para las cuales puede usarse un FFS o FNPT II;
 - 3) 50 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales hasta:
 - i) 25 horas pueden ser tiempo de instrumentos en tierra en un FNPT I, o

* VFR Visual Flight Rules.

- ii) 40 horas pueden ser tiempo de instrumentos en tierra en un FNPT II, FTD 2 o FFS, de las cuales hasta 10 horas pueden llevarse a cabo en un FNPT I.

A los solicitantes que sean titulares de un certificado del curso para el Módulo básico de vuelo por instrumentos se les contabilizarán hasta 10 horas del tiempo requerido de instrucción con instrumentos. No se contabilizarán como crédito las horas realizadas en un BITD.

- f) 5 horas a realizar en un avión certificado para el transporte de al menos 4 personas y con hélice de paso variable y tren de aterrizaje retraíble.

PRUEBA DE PERICIA

10. Tras la finalización de la instrucción de vuelo relacionada, el solicitante llevará a cabo la prueba de pericia de la CPL (A), bien en un avión monomotor o en un avión multimotor y la prueba de pericia de la IR en un avión multimotor.»

3. Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal

1. Estado belga (DGTA)

- 11 Según el Estado belga, los demandados no han completado, durante su formación, las 115 horas mínimas de tiempo de instrumentos. En efecto, las horas realizadas en un simulador FNPT II que sobrepasen el «máximo general de 55 horas» del tiempo de instrumentos en tierra a que se refiere la primera frase del punto 9 del apéndice 3 no pueden tenerse en cuenta en el cómputo del tiempo de instrumentos exigido por el punto 9, letra e) del apéndice 3, del Reglamento.
- 12 El Estado belga se refiere, en particular, al análisis que la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (European Union Aviation Security Agency; en lo sucesivo, «EASA») le dirigió el 15 de febrero de 2019, a cuyo tenor, «cualquiera que sea la combinación elegida, el total de horas realizadas en un FNPT II no puede superar el máximo de 40 horas. Con las 15 horas de MCC, se alcanzan las 55 horas mencionadas en el punto 9 y ya no puede tenerse en cuenta ninguna hora más de instrumentos en tierra a los efectos de la expedición de una licencia». La EASA se ratificó en el contenido de dicho análisis el 12 de junio de 2019.
- 13 En consecuencia, el Estado belga solicita que se planteen con carácter previo al Tribunal de Justicia las tres primeras cuestiones prejudiciales enunciadas más abajo y, en cuanto al fondo, que se condene a los antiguos alumnos a devolver sus licencias de piloto CPL (A) y se declare que tales licencias solo podrán expedirse a los demandados después de que hayan completado su formación con horas de formación por instrumentos realizadas en aeronave y de que hayan vuelto a presentarse a la parte de la prueba de pericia (skill test) dedicada a los instrumentos.

2. *Antiguos alumnos*

- 14 Los antiguos alumnos se oponen al descuento de las horas de instrumentos efectuado por la DGTA. Estiman que la DGTA se basa en una interpretación nueva del Reglamento, dado que, antes de la denegación controvertida, la DGTA no cuestionaba el tiempo dedicado a la formación por instrumentos en la Bluetail Flight School y que su nueva interpretación es oscilante.
- 15 Según ellos, el máximo de 40 horas de instrumentos en tierra establecido en el punto 9, letra e), número 3), inciso ii), se aplica únicamente a las 50 horas de *instrucción* de vuelo por instrumentos, y no al conjunto de 115 horas de *tiempo* de instrumentos.
- 16 Solicitan, en síntesis, que se confirme la concesión de las licencias ordenada como medida cautelar y, con carácter subsidiario, que se plantee al Tribunal de Justicia la cuarta de las cuestiones prejudiciales enunciadas más abajo.

4. Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial

- 17 Las condiciones para expedir las licencias de piloto comercial de avión «CPL (A)» están definidas en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011.
- 18 El apéndice 3 de la subparte A de su anexo I establece el contenido del curso para obtener dicha licencia. No obstante, su punto 9 suscita dudas en cuanto al cómputo del tiempo de instrumentos.
- 19 A este respecto, el tribunal recuerda que, en su sentencia de 8 de agosto de 2019, la cour d'appel señaló zonas oscuras en el punto 9, letra e), del apéndice 3. En primer lugar, ¿a qué formación han de imputarse las 10 horas que quedan de las 50 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, después de haber deducido las 40 horas en simulador que, como máximo, se permiten [punto 9, letra e), número 3)]? Por otra parte, ¿a qué deben afectarse las 30 horas que quedan de las 115 horas de instrumentos después de deducir las 20, 15 y 50 horas a que se refiere el punto 9, letra e), números 1), 2) y 3)?
- 20 El tribunal considera que las comunicaciones de la EASA de 15 de febrero de 2019 y 12 de junio de 2019 son relativamente lacónicas y no han permitido zanjar la controversia entre las partes.
- 21 Señala que la Comisión Europea ha manifestado que solo puede dar a conocer su punto de vista acerca de la interpretación del punto 9 del apéndice 3 en las observaciones que presente en relación con una petición de decisión prejudicial dirigida al Tribunal de Justicia.

5. Cuestiones prejudiciales

22 El tribunal decide formular las cuatro cuestiones prejudiciales propuestas por las partes:

- 1) ¿Permite el punto 9 del apéndice 3 de la subparte A del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, tener en cuenta, a efectos del cómputo de las 115 horas de tiempo de instrumentos mencionadas en el punto 9, letra e), las horas de entrenamiento realizadas en un simulador de vuelo FNPT II (tiempo de instrumento en tierra), además de las 15 horas de MCC mencionadas en el punto 9, letra e), número 2), y además de las 40 horas, como máximo, de instrucción de vuelo por instrumentos realizadas en un FNPT II a que se refiere el punto 9, letra e), número 3, inciso ii), esto es, más de 55 horas de tiempo de instrumentos en tierra?
- 2) ¿Varía la respuesta a la primera cuestión en función de si las horas realizadas además de las 15 y 40 horas antes citadas consisten en horas de MCC o de otro tipo de entrenamiento en simulador?
- 3) En caso de respuesta negativa a las dos cuestiones anteriores, ¿permite el punto 10 del apéndice 3 de la subparte A del anexo I del mismo Reglamento que se otorgue la licencia CPL (A) después de que los candidatos a piloto hayan completado su formación con un número suficiente de horas realizadas en aeronave, sin que estos vuelvan a examinarse de la prueba de pericia («skill test») relativa al vuelo por instrumentos?
- 4) En caso de respuesta negativa a las tres cuestiones anteriores, ¿obliga el principio general de seguridad jurídica a limitar en el tiempo la interpretación que dé el Tribunal de Justicia a la norma jurídica controvertida, por ejemplo, de forma que se aplique únicamente a los candidatos a piloto que soliciten la concesión de una licencia CPL (A) después de la fecha de la sentencia del Tribunal de Justicia, o incluso que solo se aplique a aquellos que inicien su formación con vistas a la obtención de tal licencia después de dicha sentencia?