

Processo C-413/20**Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça****Data de entrada:**

2 de setembro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunal de Primeira Instância de língua francesa de Bruxelas, Bélgica)

Data da decisão de reenvio:

12 de fevereiro de 2020

Demandante:

État belge (Estado belga)

Demandados:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

1. Objeto do processo principal

- 1 A Direction générale Transport Aérien [Direcção-Geral dos Transportes Aéreos (a seguir «DGTA»)] é o órgão administrativo do Estado belga que supervisiona, em especial, a formação dos pilotos e emite as licenças de piloto de avião.

- 2 Os demandados são antigos alunos da Bluetail Flight School, devidamente autorizada e cujos programas de formação foram homologados pela DGTA.
- 3 Terminada a respetiva formação, e depois de terem concluído com êxito a prova de perícia final (skill test), pediram, no fim do ano de 2018, a licença de piloto comercial, designada CPL(A) (Commercial Pilote Licence (Airplane)).
- 4 Em 15 de janeiro de 2019, a DGTA negou-se a emitir a licença por considerar que a sua formação não tinha incluído o mínimo exigido de 115 horas de «tempo instrumental».
- 5 Em 11 de fevereiro de 2019, o Conselho de Estado, em formação jurisdicional, suspendeu, em processo cautelar, a execução desta decisão de recusa, por falta de fundamentação ¹.
- 6 Em 22 de fevereiro de 2019, a DGTA comunicou aos demandados uma nova decisão de recusa da emissão da licença CPL(A), expondo os seus fundamentos.
- 7 Uma vez que o Conselho de Estado, em formação jurisdicional, acabou por se declarar incompetente, os antigos alunos recorreram ao tribunal cível, sempre em processo cautelar, o qual, por despacho de 18 de abril de 2019, ordenou à DGTA a emissão das licenças CPL(A).
- 8 Por acórdão de 8 de agosto de 2019, a cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Recurso de Bruxelas) confirmou essa decisão de providências cautelares.
- 9 O Estado belga (DGTA) submeteu o litígio ao órgão jurisdicional de reenvio para que este decida sobre o mérito.

2. Disposições de direito da União invocadas

Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (na versão alterada antes do Regulamento de Execução (UE) 2018/1974 da Comissão de 14 de dezembro de 2018 que altera o Regulamento (UE) n.º 1178/2011)

- 10 O Anexo I, nos excertos pertinentes, dispõe o seguinte:

«SUBPARTE A

REQUISITOS GERAIS

¹ V., nomeadamente, o Acórdão do Conseil d'État n.º 653.659 publicado em <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

[...]

FCL.010 Definições

Para efeitos da presente parte entende-se por:

[...]

«Dispositivo de Treino Básico de Voo por Instrumentos (BITD)», um aparelho de treino no solo que representa, para o aluno piloto, o posto de pilotagem de uma classe de aviões. Pode utilizar painéis de instrumentos reproduzidos em monitores e comandos de voo acionados por mola, oferecendo uma plataforma de treino para, pelo menos, os aspetos procedimentais do voo por instrumentos.

[...]

«Tempo de instrução em duplo comando», tempo de voo ou tempo de instrumentos em terra durante o qual uma pessoa recebe instrução de voo por parte de um instrutor devidamente autorizado.

[...]

«Simulador de Voo (FFS – Full Flight Simulator)», uma réplica em tamanho real de um tipo ou de uma marca, de um modelo e de uma série de cabina de pilotagem de uma aeronave específicos, incluindo a montagem de todos os equipamentos e programas informáticos necessários para representar a aeronave em operações no solo e em voo, um sistema visual que proporciona a visualização exterior à cabina de pilotagem, bem como um sistema de simulação de potência e de movimento.

[...]

«Dispositivo de Treino de Voo (FTD – Flight Training Device)», uma réplica em tamanho real dos instrumentos, equipamentos, painéis e comandos de um tipo específico de aeronave numa cabina de pilotagem aberta ou numa cabina de pilotagem de aeronave fechada, compreendendo o conjunto de equipamentos e programas informáticos necessários para representar a aeronave no solo e em voo dentro dos limites dos sistemas instalados no aparelho. Não necessita de um sistema de sinalização de potência e de movimento ou de um sistema de visualização, exceto no caso dos FTD de helicóptero de níveis 2 e 3, onde são necessários sistemas de visualização.

«Dispositivo de Treino de Procedimentos de Voo e Navegação (FNPT – Flight and Navigation Procedures Trainer)», um dispositivo de treino que representa o ambiente da cabina de pilotagem ou do cockpit, compreendendo o conjunto de equipamentos e de programas informáticos necessários para representar um tipo ou classe de aeronave em operações de voo de tal forma que os sistemas parecem funcionar como numa aeronave.

[...]

«Tempo de voo por instrumentos», o tempo durante o qual um piloto comanda uma aeronave em voo apenas por referência a instrumentos.

«Tempo de instrumentos em terra», o tempo durante o qual um piloto recebe instrução de voo por instrumentos simulado, em dispositivos de treino de simulação de voo (FSTD).

«Tempo de instrumentos», o tempo de voo por instrumentos ou tempo de instrumentos em terra.

[...]

«Cooperação em tripulação múltipla (MCC – Multi-crew cooperation)», o funcionamento da tripulação de voo como uma equipa de membros que cooperam entre si, sob a direção do piloto comandante.

[...]

«Piloto comandante (PIC – Pilot-in-Command)», o piloto designado para o comando do voo e encarregado da sua condução segura.

[...]

«Prova de perícia», demonstração de aptidões tendo em vista a emissão de uma licença ou de uma qualificação, e que inclui os exames orais considerados necessários.

[...]

«Aluno piloto comandante (SPIC – Student pilot-in-command)», um aluno piloto a desempenhar funções de piloto comandante num voo com um instrutor, que se limitará a observar o aluno piloto e não influenciará nem comandará o voo da aeronave.

[...]

Apêndice 3

Cursos de formação para a emissão de uma CPL e uma ATPL

1. O presente apêndice descreve os requisitos para os diferentes tipos de cursos de formação para a emissão de uma CPL [...].

[...]

4. O curso consistirá em:

[...]

b) Treino de voo à vista e por instrumentos;

[...]

A. Curso integrado ATP – Aviões

GERAL

[...]

TREINO DE VOO *

9. O treino de voo, com exclusão do treino para a qualificação de tipo, consistirá num total de pelo menos 195 horas, incluídos todos os testes de progresso, das quais até 55 horas da totalidade do curso podem ser tempo de instrumentos em terra. No total das 195 horas, os requerentes devem completar pelo menos:

- a) 95 horas de instrução em duplo comando, das quais um máximo de 55 horas podem ser tempo de instrumentos em terra;
- b) 70 horas como PIC, entre as quais horas de voo VFR ** e de voo por instrumentos, como aluno piloto comandante (SPIC). O tempo de voo por instrumentos como SPIC será apenas contabilizado como tempo de voo PIC até um máximo de 20 horas;
- c) 50 horas de voo de navegação como PIC, incluindo um voo de navegação VFR de pelo menos 540 km (300 NM), durante o qual devem ser efetuadas paragem completa em dois aeródromos diferentes do aeródromo de partida;
- d) Cinco horas de voo efetuadas à noite, das quais três horas de instrução em duplo comando, que devem incluir pelo menos uma hora de navegação e cinco descolagens a solo e cinco aterragens de paragem completa a solo; e
- e) 115 horas de tempo de instrumentos compreendendo, pelo menos:
 - 1) 20 horas como SPIC;
 - 2) 15 horas de MCC, para as quais poderá ser utilizado um FFS ou FNPT II;
 - 3) 50 horas de instrução de voo por instrumentos, das quais:

* Na aceção de «treino PARA voo»

** VFR Visual Flight Rules

- i) 25 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT I; ou
- ii) 40 horas podem ser tempo de instrumentos em terra num FNPT II, FTD 2 ou FFS, das quais um máximo de 10 horas pode ser efetuado num FNPT I.

Um requerente que seja titular de um certificado de conclusão do Módulo de Voo Básico por Instrumentos será creditado até 10 horas no tempo exigido de instrução de instrumentos. As horas efetuadas num BITD não serão creditadas.

- f) Cinco horas devem ser efetuadas numa aeronave certificada para o transporte de pelo menos quatro pessoas, dotada de uma hélice de passo variável e um trem de aterragem retrátil.

PROVA DE PERÍCIA

10. Após a realização do respetivo treino de voo, o requerente terá de realizar a prova de perícia para CPL(A) num avião monomotor ou num avião multimotor e a prova de perícia para a IR num avião multimotor.»

3. Posição das partes

1. *Estado belga (DGTA)*

- 11 Segundo o Estado belga, os demandados não completaram, durante a sua formação, o mínimo exigido de 115 horas de tempo de instrumentos. Com efeito, as horas efetuadas num simulador FNPT II, que ultrapassem o «máximo geral de 55 horas» de tempo de instrumentos em terra, previsto na primeira frase do n.º 9 do apêndice 3, não podem ser contabilizadas no cálculo do tempo de instrumentos exigido pelo n.º 9, alínea e), do apêndice 3, do regulamento.
- 12 Refere-se, nomeadamente à apreciação que a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (European Union Aviation Security Agency; a seguir «EASA») lhe enviou em 15 de fevereiro de 2019: «Qualquer que seja a combinação escolhida, o total de horas efetuadas num FNPT II não pode ser superior a 40 horas. Acrescidas das 15 horas do MCC, atingem-se as 55 horas mencionadas no n.º 9 e não pode ser tida em conta mais nenhuma hora de instrumentos em terra para a emissão de uma licença». A EASA reiterou o respetivo teor em 12 de junho de 2019.
- 13 Por conseguinte, o Estado belga solicita que sejam previamente submetidas ao Tribunal de Justiça as três primeiras questões prejudiciais enunciadas *infra* e, quanto ao mérito, que os antigos alunos sejam condenados a restituir a respetiva licença de piloto CPL(A), e que seja decidido que ela só pode ser emitida aos demandados depois de estes terem completado a sua formação com as horas de treino de instrumentos realizadas numa aeronave e efetuado a parte da prova de perícia (skill test) dedicada aos instrumentos.

2. *Antigos alunos*

- 14 Os antigos alunos contestam o desconto das horas de instrumentos feito pela DGTA. Consideram que a DGTA se baseia numa interpretação nova do regulamento uma vez que, anteriormente à recusa controvertida, nunca tinha posto em causa o tempo dedicado ao treino de instrumentos na Bluetail Flight School e que a sua nova interpretação é inconstante.
- 15 Segundo eles, o máximo de 40 horas de instrumentos em terra, fixado no n.º 9, alínea e), n.º 3), ii), só é aplicável às 50 horas de *instrução* de voo por instrumentos e não ao conjunto das 115 horas de *tempo* de instrumentos.
- 16 Em substância, pedem que seja confirmada a emissão das licenças decretada em processo cautelar e, subsidiariamente, que seja submetida ao Tribunal de Justiça a quarta questão enunciada *infra*.

4. Apreciação do tribunal de reenvio

- 17 As condições de emissão de licenças de piloto comercial para aeronaves «CPL(A)» estão previstas no Regulamento (UE) n.º 1178/2011.
- 18 O apêndice 3 da subparte A do seu anexo I estabelece o conteúdo do curso necessário à obtenção desta licença. Todavia, o seu n.º 9 suscita dúvidas quanto ao cálculo do tempo de instrumentos.
- 19 A este propósito, o tribunal de reenvio recorda que, no seu acórdão de 8 de agosto de 2019, o tribunal de recurso assinalou a existência de zonas cinzentas no n.º 9, alínea e), do apêndice 3. Antes de mais, qual a formação a que devem ficar afetas as 10 horas remanescentes das 50 horas de instrução de voo por instrumentos, após a dedução de um máximo de 40 horas permitidas num simulador (n.º 9, alínea e), 3)? Por outro lado, nas 115 horas de tempo de instrumentos, qual a afetação das 30 horas remanescentes após a dedução das 20, 15 e 50 horas previstas no n.º 9, alínea e), 1), 2) e 3)?
- 20 O tribunal de reenvio considera que os ofícios da EASA, datados de 15 de fevereiro e de 12 de junho de 2019, são relativamente lacónicos e não permitiram encontrar solução para o diferendo entre as partes.
- 21 Salienta que a Comissão Europeia considerou que só pode dar a conhecer o seu ponto de vista, a respeito da interpretação do n.º 9 do apêndice 3, no âmbito das observações sobre um pedido de decisão prejudicial enviado ao Tribunal de Justiça.

5. Questões prejudiciais

- 22 O órgão jurisdicional de reenvio decide submeter as quatro questões prejudiciais sugeridas pelas partes:

- 1) O n.º 9 do apêndice 3 da subparte A do anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, permite que, para o cálculo das 115 horas de tempo de instrumentos previstas no n.º 9, alínea e), sejam tidas em conta horas de treino efetuadas num simulador de voo FNPT II (tempo de instrumentos em terra) além das 15 horas de MCC previstas no n.º 9, alínea e), 2), e além do máximo de 40 horas de instrução de voo por instrumentos efetuadas em FNPT II, previsto no n.º 9, alínea e), 3), ii), ou seja, mais de 55 horas de tempo de instrumentos em terra?
- 2) A resposta à primeira questão será diferente consoante as horas efetuadas além das referidas 15 e 40 horas sejam horas de MCC ou outro tipo de treino em simulador?
- 3) Em caso de resposta negativa às duas questões *supra*, o n.º 10 do apêndice 3 da subparte A do anexo I do mesmo regulamento permite que a licença CPL(A) seja emitida quando os pilotos requerentes tenham completado a sua formação com um número suficiente de horas realizadas numa aeronave, sem que a prova de perícia («skill test») de voo por instrumentos seja repetida?
- 4) Em caso de resposta negativa às três questões *supra*, o princípio geral da segurança jurídica obriga a limitar no tempo a interpretação dada pelo Tribunal de Justiça à disposição legal em causa, por exemplo, para que a mesma seja aplicada apenas aos pilotos requerentes que tenham solicitado a emissão de uma licença CPL(A), ou mesmo iniciado a sua formação para a obtenção de tal licença, depois da data do acórdão do Tribunal de Justiça?