

**Cauza C-340/20****Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

2 septembrie 2020

**Instanța de trimitere:**

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgia)

**Data deciziei de trimitere:**

12 februarie 2020

**Reclamant:**

État belge

**Pârâți:**

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

**1. Obiectul și datele litigiului**

- 1 Direction générale Transport Aérien (denumită în continuare „DGTA”) este administrația État belge care supraveghează printre altele formarea piloților și eliberează licențele de pilot de avion.
- 2 Pârâții sunt foști elevi ai Bluetail Flight School acreditată în mod corespunzător, ale cărei programe de formare au fost aprobate de DGTA.

- 3 La încheierea formării lor și după ce au promovat examenul practic final (skill test), ei au solicitat, la sfârșitul anului 2018, licența de pilot comercial numită CPL(A) [(Commercial Pilote Licence (Airplane))].
- 4 La 15 ianuarie 2019, DGTA a refuzat să le acorde licența, considerând că formarea lor nu a inclus cele 115 ore minime necesare de „timp instrumental”.
- 5 La 11 februarie 2019, Conseil d’État [Consiliul de Stat, Belgia] a suspendat executarea acestei decizii de refuz pentru nemotivare<sup>1</sup>.
- 6 La 22 februarie 2019, DGTA a notificat pârâților o nouă decizie de refuz al acordării licenței CPL(A), dezvoltându-și motivele.
- 7 Întrucât Conseil d’État [Consiliul de Stat] și-a declinat în final competența, foștii elevi au sesizat instanța civilă, tot în calitate de instanță de măsuri provizorii, care, prin ordonanța din 18 aprilie 2019, a dispus ca DGTA să elibereze licențele CPL(A).
- 8 Prin hotărârea din 8 august 2019, cour d’appel de Bruxelles [Curtea de Apel din Bruxelles, Belgia] a confirmat această ordonanță privind măsurile provizorii.
- 9 État belge (DGTA) a înaintat litigiul instanței de trimitere pentru ca aceasta să se pronunțe pe fond.

## **2. Reglementarea în discuție**

*Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului [astfel cum a fost modificat anterior Regulamentului (UE) 2018/1974 al Comisiei din 14 decembrie 2018 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011]*

- 10 Anexa I are următorul cuprins în pasajele care ne interesează:

„SUBPARTEA A

### **CERINȚE GENERALE**

[...]

FCL.010 Definiții

În sensul prezentei părți, se aplică următoarele definiții:

<sup>1</sup> A se vedea în special hotărârea Conseil d’État [Consiliul de Stat] nr. 653.659, publicată la <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

[...]

«Echipament de pregătire instrumentală de bază» (Basic Instrument Training Device – BITD) înseamnă un dispozitiv de antrenament la sol, care reprezintă postul unui elev pilot pe o clasă de avioane. Acesta poate utiliza panouri de bord din cabina aeronavei simulate pe un monitor (screen-based) și comenzi de zbor cu rezistența necesară simulată care asigură o platformă de instruire cel puțin în ceea ce privește procedurile legate de zborul instrumental.

[...]

«Timp de instruire în dublă comandă» înseamnă timp de zbor sau timp instrumental la sol în care unei persoane i se asigură instruire practică de către un instructor autorizat corespunzător.

[...]

«Simulator complet de zbor» (Full Flight Simulator – FFS) înseamnă o reproducere la scară a unei cabine de pilotaj de un anumit tip sau marcă, model și serie, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a reprezenta operarea aeronavei la sol și în zbor, un sistem de vizualizare care oferă o imagine exterioară din cabina de pilotaj și un sistem de simulare a mișcării aeronavei.

[...]

«Echipament de pregătire pentru zbor» (Flight Training Device – FTD) înseamnă o reproducere la scară a instrumentelor, echipamentelor, panourilor și comenzilor unui tip specific de aeronavă dintr-o cabină de pilotaj deschisă sau dintr-o cabină de pilotaj închisă, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a simula aeronava la sol sau în condiții de zbor în limita tuturor sistemelor instalate pe echipament. Acesta nu necesită un sistem de simulare a mișcării aeronavei sau de vizualizare, cu excepția FTD de nivel 2 și 3 pentru elicoptere, în cazul cărora sunt necesare sisteme de vizualizare.

«Echipament de pregătire pentru procedurile de zbor și navigație» (Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT) înseamnă un dispozitiv de antrenament care simulează cabina de pilotaj sau carlinga, inclusiv ansamblul de echipamente și programe de calculator necesare pentru a simula un tip sau o clasă de aeronave în ceea ce privește operațiunile de zbor în așa fel încât sistemele par să funcționeze ca într-o aeronavă.

[...]

«Timp de zbor instrumental» înseamnă timpul în care un pilot controlează o aeronavă în zbor numai cu ajutorul instrumentelor.

«Timp instrumental la sol» înseamnă timpul în care unui pilot i se asigură instruire în zbor instrumental simulat, pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor (Flight Simulation Training Devices – FSTD).

«Timp instrumental» înseamnă timp de zbor instrumental sau timp instrumental la sol.

[...]

«Cooperare în echipaj multiplu» (Multi-crew cooperation – MCC) înseamnă funcționarea echipajului de zbor ca o echipă formată din membri care colaborează sub conducerea pilotului comandant.

[...]

«Pilot comandant» (Pilot-in-command – PIC) înseamnă pilotul desemnat comandant și responsabil pentru derularea în siguranță a zborului.

[...]

«Test de îndemânare» înseamnă demonstrarea abilităților în vederea eliberării unei licențe sau a unei calificări, incluzând, în funcție de necesități, o examinare orală.

[...]

«Elev pilot comandant» (Student pilot-in-command – SPIC) înseamnă un elev pilot care acționează ca pilot comandant în cazul unui zbor cu un instructor în care acesta din urmă nu face decât să îl supravegheze pe elevul pilot și nu influențează sau nu controlează zborul aeronavei.

[...]

### **Apendicele 3**

#### **Cursuri de pregătire pentru eliberarea unei CPL și a unei ATPL**

1. Prezentul apendice descrie cerințele pentru diferitele tipuri de cursuri de pregătire pentru eliberarea unei CPL [...].

[...]

4. Cursul trebuie să cuprindă:

[...]

(b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental;

[...]

**A. Curs integrat ATP – Avioane****DISPOZIȚII GENERALE**

[...]

**PREGĂTIRE PRACTICĂ\***

9. Pregătirea practică, cu excepția pregătirii pentru calificarea de tip, trebuie să cuprindă un total de cel puțin 195 de ore, care include toate testele de evaluare a progreselor, dintre care până la 55 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol. În cadrul totalului de 195 de ore, solicitanții trebuie să efectueze cel puțin:

- (a) 95 de ore de instruire în dublă comandă, dintre care până la 55 pot reprezenta timp instrumental la sol;
- (b) 70 de ore ca PIC, inclusiv timp de zbor în condiții VFR\*\* și timp de zbor instrumental ca elev pilot comandant (SPIC). Timpul de zbor instrumental ca SPIC se contabilizează ca timp de zbor ca PIC numai până la un maxim de 20 de ore;
- (c) 50 de ore de zbor în raid ca PIC, care să cuprindă un zbor în raid în condiții VFR de cel puțin 540 km (300 MN) în cursul căruia se efectuează aterizări cu oprire completă pe două aerodromuri diferite de aerodromul de decolare;
- (d) 5 ore timp de zbor efectuate pe timp de noapte, cuprinzând 3 ore de instruire în dublă comandă, inclusiv cel puțin 1 oră de navigare în raid, precum și 5 decolări în simplă comandă și 5 aterizări cu oprire completă în simplă comandă și
- (e) 115 ore timp instrumental, cuprinzând cel puțin:
  - 1. 20 ore ca SPIC;
  - 2. 15 ore de pregătire MCC, pentru care se poate folosi un FFS sau un FNPT II;
  - 3. 50 ore de instruire practică instrumentală, dintre care până la:
    - (i) 25 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT I sau

\* În sensul de «pregătire ÎN zbor»

\*\* VFR Visual Flight Rules

- (ii) 40 de ore pot reprezenta timp instrumental la sol pe un FNPT II, FTD 2 sau FFS, dintre care până la 10 ore se pot efectua pe un FNPT I.

Un solicitant care este titularul unui certificat de absolvire a unui curs din modulul pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore pentru timpul de instruire instrumentală necesar. Orele efectuate pe un BITD nu se creditează;

- (f) 5 ore pe un avion certificat pentru transportul a cel puțin 4 persoane, prevăzut cu o elice cu pas variabil și tren de aterizare retractabil.

### **TEST DE ÎNDEMÂNARE**

10. La încheierea pregătirii practice aferente, solicitantul susține testul de îndemânare CPL(A) fie pe avion monomotor, fie pe avion multimotor, precum și testul de îndemânare IR pe avion multimotor.”

### **3. Poziția părților**

#### **1. *État belge (DGTA)***

- 11 Potrivit État belge, pârâții nu au efectuat, în cursul formării lor, cele 115 ore minime de timp instrumental. Astfel, orele efectuate pe un simulator FNPT II, care depășesc „maximul general de 55 de ore” de timp instrumental la sol prevăzut de prima teză a punctului 9 din apendicele 3, nu pot fi luate în considerare în calculul timpului instrumental impus la punctul 9 litera (e) din apendicele 3 la regulament.
- 12 Acesta se referă în special la analiza pe care i-a adresat-o Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (European Union Aviation Security Agency, denumită în continuare „EASA”) la 15 februarie 2019: „Oricare ar fi combinația aleasă, totalul de ore efectuate pe un FNPT II nu poate fi decât până la 40 de ore. Cu cele 15 de ore de MCC, cele 55 de ore menționate la punctul 9 sunt atinse și nicio oră instrumentală la sol nu poate fi luată în considerare pentru eliberarea unei licențe.” EASA a reafirmat termenii acesteia la 12 iunie 2019.
- 13 Prin urmare, État belge solicită să se adreseze în prealabil Curții primele trei întrebări preliminare enunțate mai jos și, pe fond, să îi oblige pe foștii elevi să restituie licența lor de pilot CPL(A), să se declare că ea nu va putea fi eliberată pârâților decât după completarea formării lor cu ore de formare instrumentală efectuate într-o aeronavă și care reprezintă partea din testul de îndemânare (skill test) consacrată instrumentelor.

## **2. Foștii elevi**

- 14 Foștii elevi contestă calcularea orelor instrumentale efectuată de DGTA. Ei apreciază că DGTA se întemeiază pe o nouă interpretare a regulamentului, întrucât, înainte de refuzul în litigiu, aceasta nu a repus în discuție timpul consacrat formării instrumentale în Bluetail Flight School, iar noua sa interpretare fluctuează.
- 15 În opinia acestora, maximum de 40 de ore de timp instrumental la sol, stabilit la punctul 9 litera (e) subpunctul 3 subpunctul (ii), se aplică doar celor 50 de ore de *instruire* în zbor instrumental, iar nu tuturor celor 115 ore de *timp* instrumental.
- 16 Aceștia solicită, în esență, să se confirme acordarea licențelor dispusă prin măsuri provizorii și, în subsidiar, să se adreseze Curții de Justiție cea de-a patra întrebare enunțată mai jos.

## **4. Aprecierea Tribunalului**

- 17 Condițiile de eliberare a licențelor de pilot comerciale de avion „CPL (A)” sunt definite prin Regulamentul (UE) nr. 1178/2011.
- 18 Apendicele 3 la subpartea A din anexa I la acesta determină conținutul cursului pentru obținerea acestei licențe. Punctul 9 din acesta suscită însă îndoieli cu privire la calculul timpului instrumental.
- 19 Tribunalul amintește în această privință că, în hotărârea sa din 8 august 2019, curtea de apel a evidențiat zone obscure în cadrul punctului 9 litera (e) din apendicele 3. Mai întâi, cărei formări trebuie să îi fie alocate cele 10 ore care rămân din cele 50 de ore de instruire în zbor instrumental, după deducerea celor 40 de ore maxim permise într-un simulator [punctul 9 litera (e)] subpunctul 3? Pe de altă parte, din cele 115 ore de timp instrumental, care este alocarea celor 30 de ore care rămân după deducerea celor 20, 15 și 50 de ore menționate la punctul 9 litera (e) subpunctele 1, 2 și 3?
- 20 Tribunalul consideră că scrisorile din 15 februarie 2019 și din 12 iunie 2019 ale EASA sunt relativ laconice și nu au permis soluționarea dezbaterii dintre părți.
- 21 Acesta arată că Comisia Europeană a apreciat că nu poate să își facă cunoscut punctul de vedere cu privire la interpretarea punctului 9 din apendicele 3 altfel decât în observații cu privire la o cerere de decizie preliminară adresată Curții de Justiție.

## **5. Întrebările preliminare**

- 22 Tribunalul decide să adreseze cele patru întrebări preliminare sugerate de părți:

- 1) Punctul 9 din apendicele 3 la subpartea A din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului permite ca, pentru calcularea celor 115 ore de timp instrumental menționate la punctul 9 litera (e), să se ia în considerare orele de antrenament efectuate pe un simulator de zbor FNPT II (timp instrumental la sol) în plus față de numărul de 15 ore de MCC, prevăzut la punctul 9 litera (e) subpunctul 2, și în plus față de maximum de 40 de ore de instruire în zbor instrumental efectuate în FNPT II, menționat la punctul 9 litera (e) subpunctul 3 subpunctul (ii), respectiv mai mult de 55 de ore de timp instrumental la sol?
- 2) Răspunsul la prima întrebare este diferit după cum orele efectuate în plus față de cele 15 și 40 de ore menționate anterior sunt constituite din ore de MCC sau dintr-un alt tip de antrenament pe simulator?
- 3) În cazul unui răspuns negativ la cele două întrebări de mai sus, punctul 10 din apendicele 3 la subpartea A din anexa I la același regulament permite ca licența CPL (A) să fie acordată după ce solicitanții-piloți și-au completat formarea cu un număr suficient de ore efectuate pe o aeronavă, fără ca testul de îndemânare („skill test”) referitor la zborul instrumental să fie trecut din nou?
- 4) În cazul unui răspuns negativ la cele trei întrebări de mai sus, principiul general al securității juridice impune limitarea în timp a interpretării date de Curtea de Justiție a normei de drept în cauză, de exemplu, pentru a nu o aplica decât solicitanților-piloți care solicită acordarea unei licențe CPL (A) sau care chiar și-au început formarea în vederea obținerii unei astfel de licențe, după data pronunțării hotărârii Curții de Justiție?