



# Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (neuvième chambre)

18 novembre 2021 \*

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (UE) n° 1178/2011 – Exigences techniques et procédures administratives applicables au personnel navigant de l’aviation civile – Annexe I, appendice 3, point A, paragraphes 9 et 10 – Cours de formation pour la délivrance d’une licence de pilote commercial – Formation en vol – Temps aux instruments au sol – Calcul – Entraînement sur simulateur – Examen pratique – Principe de sécurité juridique – Limitation dans le temps des effets d’un arrêt rendu à titre préjudiciel »

Dans l’affaire C-413/20,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgique), par décision du 12 février 2020, parvenue à la Cour le 2 septembre 2020, dans la procédure

**État belge**

contre

**LO,**

**OG,**

**SH,**

**MB,**

**JD,**

**OP,**

**Bluetail Flight School SA (BFS),**

LA COUR (neuvième chambre),

composée de M<sup>me</sup> K. Jürimäe (rapporteure), présidente de la troisième chambre, faisant fonction de président de la neuvième chambre, MM. S. Rodin et N. Piçarra, juges,

avocat général : M. A. Rantos,

\* Langue de procédure : le français.

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour LO, OG, SH, MB, JD et OP, par M<sup>es</sup> S. Golinvaux, T. Godener et P. Frühling, avocats,
- pour Bluetail Flight School SA (BFS), par M<sup>e</sup> J. d'Oultremont, avocat,
- pour le gouvernement belge, par M<sup>mes</sup> M. Van Regemorter, L. Van den Broeck et C. Pochet, en qualité d'agents, assistées de M<sup>es</sup> L. Delmotte et B. Van Hyfte, advocaten,
- pour le gouvernement autrichien, par M<sup>me</sup> J. Schmoll et M. G. Kunnert, en qualité d'agents,
- pour la Commission européenne, par M<sup>mes</sup> B. Sasinowska et C. Vrignon ainsi que par M. W. Mölls, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

### Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphes 9 et 10, du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, du 3 novembre 2011, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO 2011, L 311, p. 1), tel que modifié par le règlement (UE) 2018/1119 de la Commission, du 31 juillet 2018 (JO 2018, L 204, p. 13) (ci-après le « règlement n° 1178/2011 »), ainsi que du principe de sécurité juridique.
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant l'État belge à LO, OG, SH, MB, JD et OP (ci-après les « anciens élèves ») ainsi qu'à Bluetail Flight School SA (ci-après la « BFS ») au sujet du droit des anciens élèves à se voir délivrer une licence de pilote commercial d'avion.

### Le cadre juridique

#### *Le droit de l'Union*

- 3 Le considérant 1 du règlement n° 1178/2011 énonce :

« Le 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 (JO 2008, L 79, p. 1),] vise à établir et à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe, et prévoit les moyens d'atteindre les objectifs fixés dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile. »

- 4 Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> du règlement n° 1178/2011 :
- « Le présent règlement fixe des règles détaillées concernant :
- 1) les différentes qualifications pour les licences de pilote, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des licences [...] ;
- [...] »
- 5 L'article 2 de ce règlement, intitulé « Définitions », est ainsi libellé :
- « Aux fins du présent règlement, on entend par :
- 1) "licence 'partie FCL'" une licence de membre d'équipage répondant aux exigences de l'annexe I ;
- [...]
- 16) "organisme de formation agréé (*approved training organisation* – ATO)" : un organisme qualifié pour dispenser une formation aux pilotes sur la base d'un agrément délivré conformément à l'article 10 bis, paragraphe 1, premier alinéa ;
- [...] »
- 6 L'article 3, paragraphe 1, dudit règlement dispose :
- « Sans préjudice de l'article 8 du présent règlement, les pilotes d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), et à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans les annexes I et IV du présent règlement. »
- 7 L'annexe I du règlement n° 1178/2011, intitulée « Partie FCL », comporte, notamment, une sous-partie A, intitulée « Exigences générales », qui regroupe les points FCL.001 à FCL.070.
- 8 Sous l'intitulé « Champ d'application », le point FCL.005 de cette annexe énonce :
- « La présente partie établit les exigences relatives à la délivrance de licences de pilote et de leurs qualifications et autorisations associées, ainsi que les conditions de leur validité et de leur utilisation. »
- 9 Le point FCL.010 de ladite annexe, intitulé « Définitions », prévoit :
- « Aux fins de la présente partie, les définitions suivantes s'appliquent :
- [...]

Le “simulateur de vol (*Full Flight Simulator* – FFS)” désigne une réplique grandeur nature du poste de pilotage d’un aéronef d’un type, d’un modèle et d’une série spécifiques, comprenant tous les équipements et les programmes informatiques nécessaires à la représentation de l’aéronef en utilisation au sol et en vol, un système de visualisation offrant une vue de l’extérieur et un système de mouvement reproduisant les forces.

[...]

Le “système d’entraînement au vol (*Flight Training Device* – FTD)” désigne une réplique grandeur nature des instruments, des équipements, des panneaux et des commandes d’un type d’aéronef dans un poste de pilotage ouvert ou un poste de pilotage d’aéronef fermé, comprenant l’ensemble des équipements et des programmes informatiques nécessaires à la représentation de l’aéronef au sol et en vol dans la limite des systèmes installés dans le système d’entraînement. Il ne nécessite pas de système de mouvement reproduisant les forces ou de système de visualisation, à l’exception des FTD d’hélicoptère de niveaux 2 et 3, qui exigent des systèmes de visualisation.

Le “système d’entraînement aux procédures de vol et de navigation (*Flight and Navigation Procedures Trainer* – FNPT)” désigne un système d’entraînement représentant l’environnement d’un poste de pilotage, comprenant tous les équipements et programmes informatiques nécessaires à la représentation d’un type d’aéronef ou d’une classe d’aéronef en utilisation en vol, dans la mesure où les systèmes fonctionnent comme dans un aéronef.

[...]

Le “temps de vol aux instruments” fait référence au temps pendant lequel l’aéronef est piloté par seule référence aux instruments.

Le “temps aux instruments au sol” fait référence au temps pendant lequel un pilote reçoit une instruction au vol aux instruments simulée sur un entraîneur synthétique de vol (*Flight Simulation Training Device* – FSTD).

Le “temps aux instruments” fait référence au temps de vol aux instruments ou temps aux instruments au sol.

[...]

Le “travail en équipage (*Multi-crew cooperation* – MCC[ ])” fait référence au fonctionnement de l’équipage de conduite en tant qu’équipe de membres coopérant sous la gestion du commandant de bord.

[...]

Le “commandant de bord (*Pilot-in-Command* – PIC)” fait référence au pilote désigné pour le commandement et chargé de conduire le vol en toute sécurité.

[...]

Un “examen pratique” désigne une épreuve pratique d’aptitude, effectuée en vue de délivrer une licence ou une qualification et comportant tout examen oral susceptible d’être exigé.

[...]

L'«élève pilote-commandant de bord (*Student Pilot-in-Command* – SPIC)» désigne un élève pilote remplissant les tâches et fonctions d'un pilote commandant de bord sous la supervision d'un instructeur, qui se limitera à observer l'élève pilote et ne devra pas influencer ou commander le vol de l'aéronef.

[...] »

- 10 Le point FCL.030 de la même annexe, intitulé « Examen pratique », se lit comme suit :
- « a) Avant de présenter un examen pratique pour la délivrance d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation, le candidat devra avoir réussi l'examen théorique requis, sauf dans le cas de candidats qui suivent un cours de formation en vol intégrée.
- Dans tous les cas, l'instruction théorique devra toujours avoir été accomplie avant de pouvoir présenter les épreuves pratiques.
- b) À l'exception de la délivrance de licences de pilote de ligne, le candidat à un examen pratique doit être recommandé pour l'examen par l'organisme/la personne responsable de la formation, à l'issue de ladite formation. Les dossiers de formation seront mis à la disposition de l'examineur. »
- 11 L'appendice 3 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 décrit, ainsi que le précise son point 1, « les exigences relatives aux différents cours de formation pour la délivrance d'une CPL et d'une ATPL [*airline transport pilot licence*], avec et sans qualification IR [qualification de vol aux instruments] ».
- 12 Le point A de cet appendice, intitulé « Cours intégré ATP – Avions », contient le passage suivant :

« GÉNÉRALITÉS

[...]

4. Le cours devra inclure :
- a) 1 formation théorique pour atteindre le niveau de connaissance requis pour l'ATPL(A) ;
  - b) 1 formation au vol à vue et aux instruments ; et
  - c) 1 formation au MCC pour l'exploitation d'avions multipilotes.

[...]

FORMATION EN VOL

9. La formation en vol, à l'exclusion de la formation de qualification de type, comprendra au moins 195 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 55 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol. Au cours des 195 heures, les candidats devront au moins accomplir :
- a) 95 heures d'instruction en double commande, dont un maximum de 55 heures peut être du temps aux instruments au sol ;

- b) 70 heures en tant que PIC, dont du temps de vol en [*Visual Flight Rule* (VFR)] et aux instruments en tant qu'élève commandant de bord (SPIC). Le temps de vol aux instruments en tant que SPIC ne sera comptabilisé comme du temps de vol PIC qu'à concurrence de 20 heures ;
  - c) 50 heures de vol en campagne en tant que PIC, dont 1 vol en VFR en campagne d'au moins 540 km (300 NM) au cours duquel des atterrissages avec arrêt complet seront effectués sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ ;
  - d) 5 heures de vol seront effectuées de nuit, dont 3 heures d'instruction au vol en double commande et au moins 1 heure de navigation en campagne, ainsi que 5 décollages en solo et 5 atterrissages avec arrêt complet en solo ;
  - e) 115 heures de temps aux instruments comprenant au moins :
    - 1) 20 heures en tant que SPIC ;
    - 2) 15 heures de MCC, pour lesquels un FFS ou un FNPT II peut être utilisé ;
    - 3) 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont au maximum :
      - i) 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ; ou
      - ii) 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être effectué dans un FNPT I.
- Un candidat détenteur d'un certificat attestant qu'il a accompli le module de base de vol aux instruments recevra un crédit de 10 heures maximum correspondant au temps d'instruction aux instruments exigé. Les heures effectuées dans un [système basique d'entraînement au vol aux instruments (*Basic Instrument Training Device* – BITD)] ne pourront servir de crédit.
- f) 5 heures à effectuer dans un avion certifié pour le transport d'au moins 4 personnes, doté d'une hélice à pas variable et d'un train d'atterrissage escamotable.

#### EXAMEN PRATIQUE

- 10. À l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique pour la CPL(A), soit sur un avion monomoteur, soit sur un multimoteur et l'examen pratique pour la qualification IR sur un avion multimoteur. »

#### *Le droit belge*

- 13 L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 25 octobre 2013 portant exécution du [règlement n° 1178/2011] (*Moniteur belge* du 16 décembre 2013, p. 98879) énonce :
  - « Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par
  - [...]
  - 12° DGTA : Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports ;
  - [...] »
- 14 Aux termes de l'article 4 de cet arrêté royal :
  - « La DGTA est désignée comme autorité compétente telle que visée à l'article 11ter du [règlement n° 1178/2011]. »

- 15 L'article 5 dudit arrêté royal dispose :
- « La DGTA est désignée comme autorité compétente telle que visée au FCL.001 de l'annexe I<sup>re</sup> du [règlement n° 1178/2011]. »
- 16 Selon les explications fournies par la juridiction de renvoi dans la demande de décision préjudicielle, la DGTA est dépourvue de personnalité juridique distincte de l'État belge.

### **Le litige au principal et les questions préjudicielles**

- 17 À une date indéterminée, les anciens élèves ont entamé une formation en vol auprès de la BFS, organisme de formation agréé par la DGTA et dont les manuels de formation des années 2014 et 2016 ont été approuvés par cette dernière. Cette formation était destinée à leur permettre d'obtenir une licence de pilote commercial d'avion, dite licence CPL(A).
- 18 Après avoir réussi l'examen pratique visé à l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 10, du règlement n° 1178/2011, les anciens élèves, à l'exception d'OP, ont, à la fin de l'année 2018, saisi la DGTA d'une demande de licence CPL(A).
- 19 Par des décisions du 15 janvier 2019, la DGTA a refusé de délivrer aux anciens élèves la licence demandée. Après la suspension en référé de ces décisions par le Conseil d'État (Belgique) et le retrait de celles-ci par la DGTA, cette dernière a, le 22 février 2019, notifié aux anciens élèves, à l'exception d'OP, de nouvelles décisions de refus.
- 20 Dans les décisions du 22 février 2019, la DGTA relève que le nombre d'heures de temps aux instruments suivies par chacun des anciens élèves est inférieur aux 115 heures requises par l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), du règlement n° 1178/2011. En effet, les heures effectuées sur un FNPT II en dépassement du nombre maximal de 55 heures visé à la première phrase de ce paragraphe 9 ne pourraient être prises en considération aux fins du décompte de l'exigence minimale de 115 heures de temps aux instruments fixée audit paragraphe 9, sous e).
- 21 Saisi en référé par les anciens élèves, à l'exception d'OP, le président du tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgique) a, le 18 avril 2019, ordonné à la DGTA de leur délivrer une licence CPL(A). Cette ordonnance, qui a été exécutée par la DGTA, a été confirmée, le 8 août 2019, par la cour d'appel de Bruxelles (Belgique), celle-ci ayant relevé, notamment, que la DGTA s'était fondée sur une nouvelle interprétation, encore fluctuante, de la réglementation en cause.
- 22 Entre temps, le 31 mai 2019, l'État belge a assigné les anciens élèves, à l'exception d'OP, ainsi que la BFS devant le tribunal de première instance francophone de Bruxelles, la juridiction de renvoi, notamment aux fins de la condamnation des premiers à restituer les licences CPL(A) qui leur avaient été délivrées en vertu de l'ordonnance du 18 avril 2019. La DGTA ayant ultérieurement délivré, à titre provisoire, une licence CPL(A) à OP, ce dernier a également été assigné, aux mêmes fins, devant cette juridiction par une citation du 20 décembre 2019.
- 23 Selon l'État belge, les anciens élèves doivent compléter leur formation en effectuant des heures de formation aux instruments dans un aéronef et, ensuite, passer à nouveau l'examen pratique. Les anciens élèves et la BFS sont d'un avis contraire.

- 24 C'est dans ces conditions que le tribunal de première instance francophone de Bruxelles a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
- « 1) Le [paragraphe] 9 [du point] A de l'appendice 3 de l'annexe I du [règlement n° 1178/2011] permet-il, pour le calcul des 115 heures de temps aux instruments visées au [paragraphe 9, sous e)], de prendre en compte des heures d'entraînement effectuées sur un simulateur de vol FNPT II (temps d'instrument au sol) en sus du nombre de 15 heures de MCC visé au [paragraphe 9, sous e), 2)], et en sus du maximum de 40 heures d'instruction au vol aux instruments effectuées en FNPT II, visée au [paragraphe 9, sous e), 3), ii)], soit plus de 55 heures de temps aux instruments au sol ?
  - 2) La réponse à la première question varie-t-elle selon que les heures effectuées en sus des 15 et 40 heures précitées sont constituées d'heures de MCC ou d'un autre type d'entraînement sur simulateur ?
  - 3) En cas de réponse négative aux deux questions ci-dessus, le [paragraphe] 10 [du point A] de l'appendice 3 [...] de l'annexe I du même règlement permet-il que la licence CPL(A) soit octroyée après que les candidats pilotes aient complété leur formation par un nombre d'heures suffisant accomplies dans un aéronef, sans que l'examen pratique ("*skill test*") relatif au vol aux instruments soit repassé ?
  - 4) En cas de réponse négative aux trois questions ci-dessus, le principe général de sécurité juridique impose-t-il de limiter dans le temps l'interprétation donnée par la [Cour] à la règle de droit en cause, par exemple afin de ne l'appliquer qu'aux candidats pilotes demandant l'octroi d'une licence CPL(A), voire ayant débuté leur formation pour l'obtention d'une telle licence, après la date de l'arrêt de la [Cour] ? »

## Sur les questions préjudicielles

### *Sur les première et deuxième questions*

- 25 Par ses première et deuxième questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi cherche, en substance, à savoir si l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), du règlement n° 1178/2011 doit être interprétée en ce sens que, au titre des 115 heures de temps aux instruments visées à cette disposition, il est possible de comptabiliser plus de 55 heures de temps aux instruments au sol en dépassement des 40 heures d'instruction au vol aux instruments et des 15 heures de travail en équipage susceptibles d'être effectuées au sol.
- 26 Pour l'interprétation d'une disposition du droit de l'Union, il y a lieu de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie (arrêt du 12 octobre 2017, *Tigers*, C-156/16, EU:C:2017:754, point 21 et jurisprudence citée).
- 27 L'annexe I, appendice 3, point A, du règlement n° 1178/2011 fixe la liste des cours de formation nécessaires pour la délivrance d'une licence CPL(A) et d'une qualification « IR ». Conformément à l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 4, de ce règlement, ces cours doivent inclure une formation théorique et une formation pratique, dite « formation en vol ».



- 28 Le contenu de la formation en vol est régi par l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, dudit règlement.
- 29 Selon cette disposition, cette formation comprend « au moins 195 heures au total, toutes les épreuves intermédiaires d'évaluation comprises, dont un maximum de 55 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol ». Ladite disposition énumère, ensuite, sous ses lettres a) à f), les heures et la nature des cours que les candidats doivent « au moins » accomplir au cours de ces 195 heures.
- 30 À ce titre figure, sous la lettre e), l'exigence d'effectuer au moins « 115 heures de temps aux instruments ».
- 31 Conformément à l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), 1) à 3), du règlement n° 1178/2011, ces 115 heures de temps aux instruments comprennent, à leur tour, « au moins », premièrement, 20 heures en tant qu'élève pilote-commandant de bord, deuxièmement, 15 heures de travail en équipage, pour lesquels un FFS ou FNPT II peut être utilisé, et, troisièmement, 50 heures d'instruction au vol aux instruments, dont, « au maximum » 25 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT I ou 40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS (dont un maximum de 10 heures peut être effectué dans un FNPT I).
- 32 En premier lieu, s'agissant de l'interprétation littérale de l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), du règlement n° 1178/2011, il convient de relever que l'emploi de l'expression « au moins » indique que tant les 115 heures de temps aux instruments que les 20 heures en tant qu'élève pilote-commandant de bord, les 15 heures de travail en équipage et les 50 heures d'instruction au vol aux instruments constituent des exigences minimales. La circonstance que la somme de ces 20, 15 et 50 heures respectives reste inférieure aux 115 heures de temps aux instruments requises conforte la considération que lesdites 20, 15 et 50 heures reflètent des exigences minimales, ce qui implique qu'elles doivent être complétées par des heures de formation supplémentaires pour atteindre les 115 heures de temps aux instruments requises.
- 33 Il ressort également de la lettre de cette disposition, lue à la lumière de la définition de la notion de « temps aux instruments » figurant au point FCL.010 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011, que les 115 heures de temps aux instruments requises peuvent comprendre à la fois du « temps de vol aux instruments », pendant lequel l'aéronef est piloté par seule référence aux instruments, et du « temps aux instruments au sol », pendant lequel un pilote reçoit une instruction au vol aux instruments simulée sur un entraîneur synthétique de vol, qu'il s'agisse d'un FFS, d'un FNPT ou d'un FTD.
- 34 À ce dernier titre, il découle de la lettre même de l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), 2), du règlement n° 1178/2011 que les 15 heures de travail en équipage peuvent être intégralement accomplies au sol dans un FFS ou un FNPT II. Eu égard à cette lettre, aux considérations émises au point 32 du présent arrêt et à l'absence de toute indication contraire dans cette disposition et dans ce règlement, il y a lieu de considérer que non seulement un candidat peut effectuer plus de 15 heures de travail en équipage, mais il peut encore, en principe, accomplir le surplus d'heures également au sol. Ainsi, il est, partant, en principe, possible de comptabiliser plus de 15 heures de temps aux instruments au sol.

- 35 En revanche, s'agissant de l'instruction au vol aux instruments, il ressort de manière univoque de la lettre de l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), 3), du règlement n° 1178/2011 et, plus particulièrement, de l'emploi des termes « au maximum » que, si le candidat doit effectuer au moins 50 heures d'instruction au vol aux instruments, il ne saurait effectuer plus de 40 de ces heures au sol dans un FNPT II, un FTD 2 ou un FFS. Il s'ensuit que les heures d'instruction au vol aux instruments effectuées au sol en dépassement de ces 40 heures ne sauraient être prises en considération aux fins du décompte des heures de formation requises.
- 36 En deuxième lieu, s'agissant du contexte de la disposition figurant à l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), 2) et 3), du règlement n° 1178/2011, il convient de rappeler que, ainsi qu'il a été relevé au point 29 du présent arrêt, ce paragraphe 9, dans lequel s'insère cette disposition, énonce que la formation en vol comprend « au moins 195 heures au total [...] dont un maximum de 55 heures sur l'ensemble du cours peut être du temps aux instruments au sol ».
- 37 Il s'ensuit, sans équivoque, qu'un candidat ne saurait comptabiliser plus de 55 heures de temps aux instruments au sol aux fins de compléter sa formation en vol, toutes heures de formation prises ensemble. En d'autres termes, d'éventuelles heures de temps aux instruments au sol effectuées en sus de ces 55 heures ne sauraient être prises en compte dans le décompte des heures de formation effectuées aux fins d'atteindre les 195 heures requises au total.
- 38 Ainsi, l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), 2) et 3), du règlement n° 1178/2011 ne saurait, sans méconnaître la structure et la cohérence intrinsèque de ce paragraphe 9, être interprétée en ce sens qu'elle permettrait la prise en compte d'un nombre d'heures aux instruments au sol supérieur à 55 heures.
- 39 Partant, dans l'hypothèse où un candidat a effectué, comme le lui permet l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), 3), ii), du règlement n° 1178/2011, 40 heures d'instruction aux instruments au sol, il ne peut comptabiliser, tout au plus, que 15 heures de travail en équipage effectuées au sol au titre de ce paragraphe 9, sous e), 2).
- 40 Par contraste, un candidat, qui a effectué moins de 40 heures d'instruction aux instruments au sol, peut faire valoir plus de 15 heures de travail en équipage au sol pour autant que sa formation respecte, en particulier, la limite maximale des 55 heures de temps aux instruments au sol sur l'ensemble du cours.
- 41 Contrairement aux arguments avancés par les anciens élèves et par la BFS dans leurs observations écrites, l'interprétation ainsi donnée de l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), 2), du règlement n° 1178/2011 n'est pas de nature à transformer l'exigence minimale qui y figure en une limite maximale.
- 42 En troisième lieu, l'interprétation selon laquelle un candidat ne saurait comptabiliser plus de 55 heures de temps aux instruments au sol au titre de l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), du règlement n° 1178/2011 est corroborée par l'objectif poursuivi par ce règlement.
- 43 En effet, ledit règlement s'intègre, ainsi qu'il ressort de son considérant 1, dans un ensemble réglementaire destiné à assurer la sécurité de l'aviation civile.

- 44 Or, cet objectif commande que tout candidat acquière une expérience en vol réel, en effectuant un nombre important d'heures de formation en conditions réelles dans un avion. Si la formation au sol est complémentaire de celle en vol, elle ne peut toutefois lui être substituée.
- 45 À la lumière de l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre aux première et deuxième questions que l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), du règlement n° 1178/2011 doit être interprétée en ce sens que, pour le décompte des 115 heures de temps aux instruments visées à cette disposition, il n'est pas possible de comptabiliser plus de 55 heures de temps aux instruments au sol.

### ***Sur la troisième question***

- 46 Par sa troisième question, la juridiction de renvoi cherche, en substance, à savoir si l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 10, du règlement n° 1178/2011 doit être interprétée en ce sens que, dans le cas où un candidat a passé l'examen pratique avant d'avoir effectué l'intégralité des heures de formation requises, la licence CPL(A) peut lui être octroyée une fois qu'il a complété sa formation, sans qu'il soit tenu de passer à nouveau l'examen pratique correspondant.
- 47 Aux termes de l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 10, du règlement n° 1178/2011, « [à] l'issue de la formation en vol correspondante, le candidat présentera l'examen pratique [...] ».
- 48 Le texte de cette disposition, qu'il s'agisse notamment de ses versions allemande (« [n]ach Abschluss »), espagnole (« [t]ras la finalizacion »), française (« [à] l'issue »), italienne (« [i]n seguito al completamento ») ou anglaise (« [u]pon completion »), prévoit ainsi explicitement que c'est uniquement après avoir effectué la formation en vol qu'un candidat peut se présenter à l'examen pratique.
- 49 Aucune interprétation différente ne saurait être inférée de la définition de l'examen pratique, telle qu'elle figure au point FCL.010 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011, non plus que des exigences générales relatives à cet examen, exposées au point FCL.030 de cette annexe. Ceux-ci, en effet, ne contiennent aucune indication dont il pourrait être déduit clairement que l'examen pratique peut avoir lieu avant l'accomplissement de l'ensemble des heures de formation en vol.
- 50 Il s'ensuit qu'un candidat qui a passé l'examen pratique avant d'avoir accompli le nombre d'heures de formation requis doit non seulement compléter sa formation mais encore repasser l'examen pratique correspondant au terme d'une formation complète.
- 51 À la lumière de l'ensemble des considérations qui précèdent, il y a lieu de répondre à la troisième question que l'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 10, du règlement n° 1178/2011 doit être interprétée en ce sens que, dans le cas où un candidat a passé l'examen pratique avant d'avoir effectué l'intégralité des heures de formation requises, la licence CPL(A) ne peut lui être octroyée qu'une fois qu'il a complété sa formation et passé de nouveau l'examen pratique correspondant.

### **Sur la limitation des effets dans le temps du présent arrêt**

- 52 Compte tenu des réponses apportées aux première à troisième questions, il convient de statuer sur les interrogations de la juridiction de renvoi, exprimées dans le cadre de sa quatrième question, sur la possibilité de limiter les effets dans le temps du présent arrêt.

- 53 À cet égard, il convient de rappeler que, conformément à une jurisprudence constante, l'interprétation que la Cour donne d'une règle du droit de l'Union, dans l'exercice de la compétence que lui confère l'article 267 TFUE, éclaire et précise la signification et la portée de cette règle, telle qu'elle doit ou aurait dû être comprise et appliquée depuis le moment de sa mise en vigueur. Il s'ensuit que la règle ainsi interprétée peut et doit être appliquée par le juge à des rapports juridiques nés et constitués avant le prononcé de l'arrêt statuant sur la demande d'interprétation, si, par ailleurs, les conditions permettant de porter devant les juridictions compétentes un litige relatif à l'application de ladite règle se trouvent réunies [arrêt du 24 novembre 2020, *Openbaar Ministerie (Faux en écritures)*, C-510/19, EU:C:2020:953, point 73 et jurisprudence citée].
- 54 Ce n'est qu'à titre tout à fait exceptionnel que la Cour peut, par application d'un principe général de sécurité juridique inhérent à l'ordre juridique de l'Union, être amenée à limiter la possibilité pour tout intéressé d'invoquer une disposition qu'elle a interprétée en vue de mettre en cause des relations juridiques établies de bonne foi. Pour qu'une telle limitation puisse être décidée, il est nécessaire que deux critères essentiels soient réunis, à savoir la bonne foi des milieux intéressés et le risque de troubles graves [arrêt du 24 novembre 2020, *Openbaar Ministerie (Faux en écritures)*, C-510/19, EU:C:2020:953, point 74 et jurisprudence citée].
- 55 En l'occurrence, il convient de relever que ni la demande de décision préjudicielle ni les observations déposées devant la Cour ne contiennent d'élément de nature à établir que l'interprétation retenue par la Cour dans le présent arrêt comporterait un risque de troubles graves, faute d'indication précise quant au nombre de rapports juridiques constitués de bonne foi et susceptibles d'être affectés par cette interprétation.
- 56 Cette appréciation n'est pas remise en cause par l'argument avancé par les anciens élèves et la BFS dans leurs observations écrites, selon lequel les réponses aux première à troisième questions entraîneront nécessairement et automatiquement le retrait rétroactif de toutes les licences CPL(A) octroyées dans l'ensemble des États membres à l'issue d'une formation irrégulière.
- 57 En effet, et alors que cet argument paraît fondé sur la prémisse que des licences CPL(A) octroyées par des décisions devenues définitives devront être retirées, il convient de rappeler, sans préjudice de la jurisprudence citée au point 53 du présent arrêt, que, conformément au principe de sécurité juridique, le droit de l'Union n'exige pas qu'une autorité administrative soit, en principe, obligée de revenir sur une décision administrative ayant acquis un caractère définitif à l'expiration de délais de recours raisonnables ou par l'épuisement des voies de recours. Le respect de ce principe permet d'éviter la remise en cause indéfinie des actes administratifs entraînant des effets de droit (voir, en ce sens, arrêts du 13 janvier 2004, *Kühne & Heitz*, C-453/00, EU:C:2004:17, points 22 et 24, ainsi que du 14 mai 2020, *Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság*, C-924/19 PPU et C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, point 186 et jurisprudence citée).
- 58 Dans ces conditions, en l'espèce, aucun élément n'est de nature à justifier qu'il soit dérogé au principe selon lequel un arrêt d'interprétation produit ses effets à la date de l'entrée en vigueur de la règle interprétée.
- 59 À la lumière de l'ensemble des considérations qui précèdent, il n'y a pas lieu de limiter les effets dans le temps du présent arrêt.

60 Par ailleurs, afin de donner à la juridiction de renvoi une réponse complète, il y a lieu d'ajouter que la pleine efficacité du droit de l'Union et la protection effective des droits que les particuliers en tirent peuvent, le cas échéant, être assurées par le principe de la responsabilité de l'État pour des dommages causés aux particuliers par des violations du droit de l'Union qui lui sont imputables, ce principe étant inhérent au système des traités sur lesquels cette dernière est fondée (voir, en ce sens, arrêts du 5 mars 1996, Brasserie du pêcheur et Factortame, C-46/93 et C-48/93, EU:C:1996:79, points 20, 39 et 52, ainsi que du 19 décembre 2019, Deutsche Umwelthilfe, C-752/18, EU:C:2019:1114 point 54).

### Sur les dépens

61 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (neuvième chambre) dit pour droit :

- 1) **L'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 9, sous e), du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, du 3 novembre 2011, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, tel que modifié par le règlement (UE) 2018/1119 de la Commission, du 31 juillet 2018, doit être interprétée en ce sens que, pour le décompte des 115 heures de temps aux instruments visées à cette disposition, il n'est pas possible de comptabiliser plus de 55 heures de temps aux instruments au sol.**
- 2) **L'annexe I, appendice 3, point A, paragraphe 10, du règlement n° 1178/2011, tel que modifié par le règlement 2018/1119, doit être interprétée en ce sens que, dans le cas où un candidat a passé l'examen pratique avant d'avoir effectué l'intégralité des heures de formation requises, la licence CPL(A) ne peut lui être octroyée qu'une fois qu'il a complété sa formation et passé de nouveau l'examen pratique correspondant.**

Signatures