



## Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Nona Sezione)

18 novembre 2021 \*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Regolamento (UE) n. 1178/2011 – Requisiti tecnici e procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile – Allegato I, appendice 3, punto A, paragrafi 9 e 10 – Corso di addestramento per il rilascio di una licenza di pilota commerciale – Addestramento in volo – Tempo strumentale su simulatore – Calcolo – Esercitazione su simulatore – Test di abilitazione – Principio della certezza del diritto – Limitazione nel tempo degli effetti di una sentenza pronunciata in via pregiudiziale»

Nella causa C-413/20,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunale di primo grado di Bruxelles di lingua francese, Belgio) con decisione del 12 febbraio 2020, pervenuta in cancelleria il 2 settembre 2020, nel procedimento

**État belge**

contro

**LO,**

**OG,**

**SH,**

**MB,**

**JD,**

**OP,**

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

LA CORTE (Nona Sezione),

composta da K. Jürimäe (relatrice), presidente della Terza Sezione, facente funzione di presidente della Nona Sezione, S. Rodin e N. Piçarra, giudici,

avvocato generale: A. Rantos

\* Lingua processuale: il francese.

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per LO, OG, SH, MB, JD e OP, da S. Golinvaux, T. Godener e P. Frühling, avocats;
- per la Bluetail Flight School SA (BFS), da J. d'Oultremont, avocat;
- per il governo belga, da M. Van Regemorter, L. Van den Broeck e C. Pochet, in qualità di agenti, assistite da L. Delmotte e B. Van Hyfte, advocaten;
- per il governo austriaco, da J. Schmoll e G. Kunnert, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da B. Sasinowska, C. Vrignon e W. Mölls, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

### **Sentenza**

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafi 9 e 10, 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 (GU 2011, L 311, pag. 1), come modificato dal regolamento (UE) 2018/1119 della Commissione, del 31 luglio 2018 (GU 2018, L 204, pag. 13) (in prosieguo: il «regolamento n. 1178/2011»), nonché del principio della certezza del diritto.
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra l'État belge (Stato belga), da un lato, e LO, OG, SH, MB, JD e OP (in prosieguo: gli «ex allievi») nonché la Bluetail Flight School SA (in prosieguo: la «BFS»), dall'altro, in merito al diritto degli ex allievi al rilascio di una licenza di pilota commerciale di velivoli.

### **Contesto normativo**

#### ***Diritto dell'Unione***

- 3 Il considerando 1 del regolamento n. 1178/2011 così recita:

«Il regolamento (CE) n. 216/2008 [del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU 2008, L 79, pag. 1),] ha l'obiettivo di stabilire e

mantenere un livello elevato ed uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in Europa. Tale regolamento stabilisce le modalità per conseguire questo ed altri obiettivi nel settore dell'aviazione civile».

4 Ai sensi dell'articolo 1 del regolamento n. 1178/2011:

«Il presente regolamento stabilisce norme dettagliate relative a:

1) le diverse abilitazioni per licenze di piloti, le condizioni concernenti il rilascio, il mantenimento, la modifica, le limitazioni, la sospensione o la revoca delle licenze (...);

(...)».

5 L'articolo 2 di tale regolamento, rubricato «Definizioni», così recita:

«Ai fini del presente regolamento si intende per:

1) “licenza a norma della parte FCL”: licenza di personale di volo conforme ai requisiti di cui all'allegato I;

(...)

16) “organizzazione di addestramento autorizzata (ATO)”: un'organizzazione autorizzata ad addestrare piloti sulla base di un'approvazione rilasciata in conformità dell'articolo 10 bis, paragrafo 1, primo comma;

(...)».

6 L'articolo 3, paragrafo 1, di detto regolamento prevede quanto segue:

«Fatto salvo l'articolo 8 del presente regolamento, i piloti degli aeromobili di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere b) e c), e all'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 216/2008, devono conformarsi ai requisiti tecnici e alle procedure amministrative di cui agli allegati I e IV del presente regolamento».

7 L'allegato I del regolamento n. 1178/2011, intitolato «Parte FCL», contiene, in particolare, una sottoparte A, intitolata «Requisiti generali», che comprende i punti da FCL.001 a FCL.070.

8 Sotto la rubrica «Ambito di applicazione», il punto FCL.005 di tale allegato enuncia quanto segue:

«Questa parte stabilisce i requisiti per il rilascio delle licenze di pilotaggio e abilitazioni e certificati associati e le condizioni della loro validità e uso».

9 Il punto FCL.010 di detto allegato, intitolato «Definizioni», prevede quanto segue:

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

(...)

“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.

(...)).

10 Il punto FCL.030 del medesimo allegato, intitolato «Test pratico di abilitazione», così recita:

«a) Prima di potersi sottoporre a un test di abilitazione per il rilascio di una licenza, un’abilitazione o un certificato, il richiedente deve avere superato l’esame teorico richiesto, eccetto nel caso di richiedenti che effettuano un corso di addestramento al volo integrato.

In ogni caso, l’istruzione teorica deve comunque essere sempre stata completata prima di potersi sottoporre al test di abilitazione.

b) Con l’eccezione del rilascio di una licenza di pilota di linea, un richiedente deve essere raccomandato, per potersi sottoporre a un test di abilitazione, dall’organizzazione/persona responsabile per l’addestramento, una volta completato quest’ultimo. La documentazione riguardante l’addestramento deve essere messa a disposizione dell’esaminatore».

11 L’appendice 3 dell’allegato I del regolamento n. 1178/2011 descrive, come precisa il suo punto 1, «i requisiti per i diversi tipi di corsi di addestramento per il rilascio di una CPL e di una ATPL [*airline transport pilot licence*], con e senza un’abilitazione IR [abilitazione al volo strumentale]».

12 Il punto A di tale appendice, intitolato «Corso integrato ATP – Velivoli», contiene il seguente passaggio:

«GENERALITÀ

(...)

4. Il corso deve includere:

- a) istruzione teorica al livello richiesto per la licenza ATPL(A);
- b) addestramento al volo a vista e strumentale;
- c) addestramento in MCC per velivoli ad equipaggio plurimo.

(...)

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 [Visual Flight Rule (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 in 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 come 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
    - 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 [*Basic Instrument Training Device*] (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».

#### *Diritto belga*

- 13 L'articolo 1 del regio decreto del 25 ottobre 2013, recante esecuzione del [regolamento n. 1178/2011] (*Moniteur belge* del 16 dicembre 2013, pag. 98879), così recita:

«Ai fini dell'applicazione del presente decreto si intende per:

(...)

12° DGTA: Direzione generale Trasporto aereo dello SPF Mobilità e Trasporti;

(...)».

- 14 Ai sensi dell'articolo 4 di tale regio decreto:

«La DGTA è designata come autorità competente ai sensi dell'articolo 11 ter del [regolamento n. 1178/2011]».

- 15 L'articolo 5 di detto regio decreto così dispone:

«La DGTA è designata come autorità competente ai sensi dell'FCL.001 dell'allegato I del [regolamento n. 1178/2011]».

- 16 Secondo le spiegazioni fornite dal giudice del rinvio nella domanda di pronuncia pregiudiziale, la DGTA non ha una personalità giuridica distinta da quella dello Stato belga.

## Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 17 In data imprecisata, gli ex allievi hanno iniziato un corso di volo presso la BFS, ente di formazione riconosciuto dalla DGTA e i cui manuali di formazione degli anni 2014 e 2016 sono stati approvati da quest'ultima. Tale formazione era volta a consentire loro di ottenere la licenza di pilota commerciale di velivoli, detta licenza CPL(A).
- 18 Dopo aver superato il test di abilitazione di cui all'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 10, del regolamento n. 1178/2011, gli ex allievi, ad eccezione di OP, hanno presentato alla DGTA, alla fine del 2018, una domanda di licenza CPL(A).
- 19 Con decisioni del 15 gennaio 2019, la DGTA ha negato agli ex allievi il rilascio della licenza chiesta. Dopo la sospensione cautelare di tali decisioni da parte del Conseil d'État (Consiglio di Stato, Belgio) e la loro revoca da parte della DGTA, quest'ultima, il 22 febbraio 2019, ha notificato agli ex allievi, ad eccezione di OP, nuove decisioni di diniego.
- 20 Nelle decisioni del 22 febbraio 2019, la DGTA rileva che il numero di ore di tempo strumentale effettuate da ciascuno degli ex allievi è inferiore al numero di 115 ore prescritto dall'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), del regolamento n. 1178/2011. Infatti, le ore effettuate su un FNPT II in eccedenza rispetto al numero massimo di 55 ore di cui alla prima frase di tale paragrafo 9 non potrebbero essere prese in considerazione ai fini del conteggio delle 115 ore di tempo strumentale prescritte, quale requisito minimo, nel suddetto paragrafo 9, lettera e).
- 21 Adito con procedimento sommario dagli ex allievi, escluso OP, il presidente del Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunale di primo grado di Bruxelles di lingua francese, Belgio), il 18 aprile 2019, ha ordinato alla DGTA di rilasciare loro una licenza CPL(A). Tale ordinanza, eseguita dalla DGTA, è stata confermata, l'8 agosto 2019, dalla cour d'appel de Bruxelles (Corte d'appello di Bruxelles, Belgio), la quale ha rilevato, in particolare, che la DGTA si era basata su una nuova interpretazione, ancora oscillante, della normativa di cui trattasi.
- 22 Nel frattempo, il 31 maggio 2019, lo Stato belga ha citato gli ex allievi, escluso OP, e la BFS dinanzi al Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunale di primo grado di Bruxelles di lingua francese), giudice del rinvio, in particolare ai fini della condanna dei primi alla restituzione delle licenze CPL(A) loro rilasciate in forza dell'ordinanza del 18 aprile 2019. Poiché la DGTA ha inoltre rilasciato, in via provvisoria, una licenza CPL(A) a OP, quest'ultimo è stato altresì citato, ai medesimi fini, dinanzi a tale giudice con atto del 20 dicembre 2019.
- 23 Secondo lo Stato belga, gli ex allievi devono completare la loro formazione con ore di addestramento strumentale in un aeromobile e, successivamente, superare di nuovo il test di abilitazione. Gli ex allievi e la BFS sono di parere contrario.
- 24 È in tale contesto che il Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunale di primo grado di Bruxelles di lingua francese) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
  - «1) Se il paragrafo 9 [del punto] A dell'appendice 3 dell'allegato I del [regolamento n. 1178/2011] 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 su simulatore) 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 su simulatore.

- 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 [del punto A] dell'appendice 3 (...) dell'allegato I 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 ("*skill test*") 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] 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]».

## **Sulle questioni pregiudiziali**

### ***Sulle questioni prima e seconda***

- 25 Con la prima e la seconda questione, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio intende appurare, in sostanza, se l'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), del regolamento n. 1178/2011 debba essere interpretato nel senso che, a titolo delle 115 ore di tempo strumentale di cui a tale disposizione, è possibile conteggiare più di 55 ore di tempo strumentale su simulatore, con superamento delle 40 ore di istruzione di volo strumentale e delle 15 ore di cooperazione in equipaggio plurimo che possono essere effettuate su simulatore.
- 26 Ai fini dell'interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 12 ottobre 2017, *Tigers*, C-156/16, EU:C:2017:754, punto 21 e giurisprudenza ivi citata).
- 27 L'allegato I, appendice 3, punto A, del regolamento n. 1178/2011 fissa l'elenco dei corsi di addestramento necessari per il rilascio di una licenza CPL(A) e di un'abilitazione «IR». Conformemente all'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 4, di tale regolamento, tali corsi devono includere un'istruzione teorica e una formazione pratica, detta «addestramento in volo».
- 28 Il contenuto dell'addestramento in volo è disciplinato dall'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, di detto regolamento.
- 29 Ai sensi di tale disposizione, tale addestramento include «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». Detta disposizione elenca poi, alle lettere da a) a f), le ore e la natura dei corsi di addestramento che i candidati devono «almeno» compiere nell'ambito di tali 195 ore.



- 30 A tale titolo figura, alla lettera e), l'obbligo di effettuare almeno «115 ore di tempo strumentale».
- 31 Conformemente all'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), punti da 1) a 3), del regolamento n. 1178/2011, tali 115 ore di tempo strumentale comprendono, a loro volta, «almeno», in primo luogo, 20 ore come allievo pilota in comando, in secondo luogo, 15 ore di cooperazione in equipaggio, per le quali può essere utilizzato un FFS o un FNPT II, e, in terzo luogo, 50 ore di istruzione di volo strumentale, di cui «un massimo» di 25 ore possono essere tempo strumentale su simulatore in un FNPT I, o, 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).
- 32 In primo luogo, per quanto riguarda l'interpretazione letterale dell'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), del regolamento n. 1178/2011, occorre rilevare che l'impiego dell'espressione «almeno» indica che sia le 115 ore di tempo strumentale sia le 20 ore come allievo pilota in comando, le 15 ore di cooperazione in equipaggio e le 50 ore di istruzione di volo strumentale costituiscono requisiti minimi. La circostanza che la somma di tali 20, 15 e 50 ore rispettive resti inferiore alle 115 ore di tempo strumentale richieste conferma la considerazione che dette 20, 15 e 50 ore integrano requisiti minimi, il che implica che devono essere effettuate ore di istruzione supplementari per completare le 115 ore di tempo strumentale richieste.
- 33 Dalla lettera di tale disposizione, letta alla luce della definizione della nozione di «tempo strumentale» di cui al punto FCL.010 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, risulta altresì che le 115 ore di tempo strumentale richieste possono comprendere sia il «tempo di volo strumentale», durante il quale il pilota controlla l'aeromobile con il solo ausilio della strumentazione, sia il «tempo strumentale su simulatore», durante il quale il pilota riceve istruzione in condizioni di volo strumentali simulate, su dispositivo di addestramento al volo simulato, sia esso un FFS, un FNPT, o un FTD.
- 34 A tal proposito, dal testo stesso dell'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), punto 2), del regolamento n. 1178/2011 risulta che le 15 ore di cooperazione in equipaggio possono essere interamente effettuate su simulatore, utilizzando un FFS o un FNPT II. Tenuto conto di tale testo, delle considerazioni di cui al punto 32 della presente sentenza e della mancanza di qualsiasi indicazione contraria in tale disposizione e in tale regolamento, si deve considerare che non solo un candidato può effettuare più di 15 ore di cooperazione in equipaggio, ma che, in linea di principio, può inoltre effettuare anche le ore in eccedenza su simulatore. Su tale base, è pertanto possibile, in linea di principio, conteggiare più di 15 ore di tempo strumentale.
- 35 Per contro, per quanto riguarda l'istruzione di volo strumentale, risulta inequivocabilmente dalla lettera dell'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), punto 3), del regolamento n. 1178/2011 e, più in particolare, dall'impiego dei termini «un massimo» che, anche se il candidato deve effettuare almeno 50 ore di istruzione di volo strumentale, egli non può effettuare più di 40 di tali ore su simulatore, in un FNPT II, un FTD 2 o un FFS. Ne consegue che le ore di istruzione di volo strumentale effettuate su simulatore in eccesso rispetto a tali 40 ore non possono essere prese in considerazione ai fini del conteggio delle ore di istruzione richieste.
- 36 In secondo luogo, per quanto riguarda il contesto della disposizione contenuta nell'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), punti 2) e 3), del regolamento n. 1178/2011, occorre ricordare che, come rilevato al punto 29 della presente sentenza, tale paragrafo 9, nel quale si

inserisce detta disposizione, enuncia che l'addestramento in volo comprende «un totale di almeno 195 ore (...) di cui un massimo di 55 per l'intero corso possono essere di tempo strumentale su simulatore».

- 37 Ne consegue, inequivocabilmente, che un candidato non può conteggiare più di 55 ore di tempo strumentale su simulatore al fine di completare il suo addestramento in volo, considerando congiuntamente tutte le ore di addestramento. In altri termini, eventuali ore di tempo strumentale su simulatore effettuate in aggiunta a queste 55 ore non possono essere prese in considerazione nel calcolo delle ore di formazione effettuate al fine di raggiungere le 195 ore richieste in totale.
- 38 Infatti, l'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), punti 2) e 3), del regolamento n. 1178/2011 non può, senza violare la struttura e la coerenza intrinseca di tale paragrafo 9, essere interpretato nel senso che consentirebbe di prendere in considerazione un numero di ore di tempo strumentale su simulatore superiore a 55 ore.
- 39 Pertanto, nell'ipotesi in cui un candidato abbia effettuato, come gli consente l'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), punto 3, ii), del regolamento n. 1178/2011, 40 ore di istruzione strumentale su simulatore, egli può computare, al massimo, 15 ore di cooperazione in equipaggio effettuate su simulatore ai sensi di tale paragrafo 9, lettera e), punto 2).
- 40 Per contro, un candidato che abbia effettuato meno di 40 ore di istruzione strumentale su simulatore può far valere più di 15 ore di cooperazione di equipaggio effettuate su simulatore, purché il suo addestramento rispetti, segnatamente, il limite massimo di 55 ore di tempo strumentale su simulatore per l'intero corso.
- 41 Contrariamente agli argomenti dedotti dagli ex allievi e dalla BFS nelle loro osservazioni scritte, l'interpretazione così fornita dell'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), punto 2), del regolamento n. 1178/2011 non è tale da trasformare il requisito minimo ivi contenuto in un limite massimo.
- 42 In terzo luogo, l'interpretazione secondo cui un candidato non può conteggiare più di 55 ore di tempo strumentale su simulatore ai sensi dell'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), del regolamento n. 1178/2011 è corroborata dall'obiettivo perseguito da tale regolamento.
- 43 Infatti, detto regolamento si inserisce, come risulta dal suo considerando 1, in un complesso normativo destinato a garantire la sicurezza dell'aviazione civile.
- 44 Orbene, tale obiettivo impone che ogni candidato acquisisca un'esperienza in volo reale, effettuando un numero considerevole di ore di addestramento in condizioni reali in un aereo. Sebbene la formazione su simulatore sia complementare a quella in volo, essa non può tuttavia esserle sostituita.
- 45 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima e alla seconda questione che l'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), del regolamento n. 1178/2011 deve essere interpretato nel senso che, per il calcolo delle 115 ore di tempo strumentale di cui a tale disposizione, non è possibile conteggiare più di 55 ore di tempo strumentale su simulatore.

### ***Sulla terza questione***

- 46 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 10, del regolamento n. 1178/2011 debba essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un candidato abbia sostenuto il test di abilitazione prima di aver effettuato la totalità delle ore di addestramento richieste, la licenza CPL(A) può essergli concessa una volta che egli abbia completato il suo addestramento, senza che sia di nuovo tenuto a superare il test di abilitazione corrispondente.
- 47 Ai sensi dell'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 10, del regolamento n. 1178/2011, «[i]n seguito al completamento dell'addestramento di volo corrispondente, il richiedente deve sottoporsi al test di abilitazione (...)».
- 48 Il testo di tale disposizione, che si tratti in particolare delle sue versioni tedesca («[n]ach Abschluss»), spagnola («[t]ras la finalizacion»), francese («[à] l'issue»), italiana («[i]n seguito al completamento») o inglese («[u]pon completion»), prevede quindi esplicitamente che solo dopo aver effettuato l'addestramento in volo un candidato può presentarsi al test di abilitazione.
- 49 Nessuna diversa interpretazione può essere dedotta dalla definizione del test di abilitazione, quale figura al punto FCL.010 dell'allegato I del regolamento n. 1178/2011, e neppure dai requisiti generali relativi a tale test, esposti al punto FCL.030 di tale allegato. Questi ultimi, infatti, non contengono alcuna indicazione da cui si possa dedurre chiaramente che il test di abilitazione può aver luogo prima del compimento di tutte le ore di addestramento in volo.
- 50 Ne consegue che un candidato che abbia superato il test di abilitazione prima di aver completato il numero richiesto di ore di addestramento deve non solo completare il suo addestramento, ma anche superare di nuovo il relativo test di abilitazione al termine di un addestramento completo.
- 51 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla terza questione che l'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 10, del regolamento n. 1178/2011 deve essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un candidato abbia superato il test di abilitazione prima di aver effettuato tutte le ore di addestramento richieste, la licenza CPL(A) può essergli rilasciata solo dopo che abbia completato il suo addestramento e superato nuovamente il relativo test di abilitazione.

### **Sulla limitazione degli effetti nel tempo della presente sentenza**

- 52 Alla luce delle risposte fornite alle questioni dalla prima alla terza, occorre pronunciarsi sugli interrogativi del giudice del rinvio formulati nell'ambito della sua quarta questione, in ordine alla possibilità di limitare gli effetti nel tempo della presente sentenza.
- 53 Occorre ricordare, a tale riguardo, che, conformemente ad una giurisprudenza costante, l'interpretazione che la Corte dà di una norma del diritto dell'Unione, nell'esercizio della competenza attribuitale dall'articolo 267 TFUE, chiarisce e precisa il significato e la portata di tale norma, come deve o avrebbe dovuto essere intesa ed applicata dal momento della sua entrata in vigore. Ne deriva che la norma così interpretata può e deve essere applicata dal giudice a rapporti giuridici sorti e costituiti prima della pronuncia della sentenza che statuisce sulla domanda di interpretazione, purché sussistano, inoltre, i presupposti per sottoporre al giudice competente

una controversia relativa all'applicazione di detta norma [sentenza del 24 novembre 2020, *Openbaar Ministerie (Falso in atti)*, C-510/19, EU:C:2020:953, punto 73 e giurisprudenza ivi citata].

- 54 Solo in via eccezionale la Corte, applicando il principio generale della certezza del diritto intrinseco all'ordinamento giuridico dell'Unione, può essere indotta a limitare la possibilità per gli interessati di far valere una disposizione da essa interpretata onde rimettere in discussione rapporti giuridici costituiti in buona fede. Affinché una tale limitazione possa essere disposta, è necessario che siano soddisfatti due criteri essenziali, vale a dire la buona fede degli ambienti interessati e il rischio di gravi inconvenienti [sentenza del 24 novembre 2020, *Openbaar Ministerie (Falso in atti)*, C-510/19, EU:C:2020:953, punto 74 e giurisprudenza ivi citata].
- 55 Nel caso di specie, occorre rilevare che né la domanda di pronuncia pregiudiziale né le osservazioni depositate dinanzi alla Corte contengono elementi tali da dimostrare che l'interpretazione adottata dalla Corte nella presente sentenza comporti un rischio di gravi inconvenienti, mancando indicazioni precise quanto al numero di rapporti giuridici costituiti in buona fede e che possono essere pregiudicati da tale interpretazione.
- 56 Tale valutazione non è rimessa in discussione dall'argomento dedotto dagli ex allievi e dalla BFS nelle loro osservazioni scritte, secondo cui le risposte alle prime tre questioni comporteranno necessariamente e automaticamente la revoca retroattiva di tutte le licenze CPL(A) rilasciate in tutti gli Stati membri a seguito di una formazione irregolare.
- 57 Infatti, anche se tale argomento sembra fondato sulla premessa che talune licenze CPL(A) rilasciate con decisioni divenute definitive dovranno essere revocate, occorre ricordare, fatta salva la giurisprudenza citata al punto 53 della presente sentenza, che, conformemente al principio della certezza del diritto, il diritto dell'Unione non esige che un'autorità amministrativa sia obbligata, in linea di principio, a ritornare su una decisione amministrativa che ha acquisito carattere definitivo alla scadenza di termini di ricorso ragionevoli o per esaurimento dei mezzi di ricorso. Il rispetto di questo principio permette di evitare la rimessa in discussione indefinita di atti amministrativi con effetti giuridici (v., in tal senso, sentenze del 13 gennaio 2004, *Kühne & Heitz*, C-453/00, EU:C:2004:17, punti 22 e 24, e del 14 maggio 2020, *Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság*, C-924/19 PPU e C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, punto 186 e giurisprudenza ivi citata).
- 58 Pertanto, nel caso di specie, nessun elemento è tale da giustificare una deroga al principio secondo cui una sentenza d'interpretazione produce i suoi effetti alla data di entrata in vigore della norma interpretata.
- 59 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, non occorre limitare gli effetti nel tempo della presente sentenza.
- 60 Inoltre, al fine di dare al giudice del rinvio una risposta completa, occorre aggiungere che la piena efficacia del diritto dell'Unione e l'effettiva tutela dei diritti che i singoli ne derivano possono, se del caso, essere garantiti dal principio della responsabilità dello Stato per danni causati ai singoli da violazioni del diritto dell'Unione ad esso imputabili, principio inerente al sistema dei Trattati su cui si basa quest'ultima (v., in tal senso, sentenze del 5 marzo 1996, *Brasserie du pêcheur et Factortame*, C-46/93 e C-48/93, EU:C:1996:79, punti 20, 39 e 52, e del 19 dicembre 2019, *Deutsche Umwelthilfe*, C-752/18, EU:C:2019:1114, punto 54).

## Sulle spese

- 61 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Nona Sezione) dichiara:

- 1) **L'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 9, lettera e), 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, quale modificato dal regolamento (UE) 2018/1119 della Commissione, del 31 luglio 2018, deve essere interpretato nel senso che, per il calcolo delle 115 ore di tempo strumentale di cui a tale disposizione, non è possibile conteggiare più di 55 ore di tempo strumentale su simulatore.**
- 2) **L'allegato I, appendice 3, punto A, paragrafo 10, del regolamento n. 1178/2011, quale modificato dal regolamento 2018/1119, deve essere interpretato nel senso che, nel caso in cui un candidato abbia superato il test di abilitazione prima di aver effettuato tutte le ore di addestramento richieste, la licenza CPL(A) può essergli rilasciata solo dopo che abbia completato il suo addestramento e superato nuovamente il relativo test di abilitazione.**

Firme