



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a noua)

18 noiembrie 2021 *

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 – Cerințe tehnice și proceduri administrative aplicabile personalului navigant din aviația civilă – Anexa I appendicele 3 punctul A alineatele (9) și (10) – Cursuri de pregătire pentru eliberarea unei licențe de pilot comercial – Pregătire practică în zbor – Timp instrumental la sol – Calcul – Pregătire pe simulator – Test de îndemânare – Principiul securității juridice – Limitare în timp a efectelor unei hotărâri pronunțate cu titlu preliminar”

În cauza C-413/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunalul de Primă Instanță francofon din Bruxelles, Belgia), prin decizia din 12 februarie 2020, primită de Curte la 2 septembrie 2020, în procedura

État belge

împotriva

LO,

OG,

SH,

MB,

JD,

OP,

Bluetail Flight School SA (BFS),

CURTEA (Camera a noua),

compusă din doamna K. Jürimäe (raportoare), președintă a Camerei a treia, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a noua, și domnii S. Rodin și N. Piçarra, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

* Limba de procedură: franceza.

grefier: A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru LO, OG, SH, MB, JD și OP, de S. Golinvaux, T. Godener și P. Frühling, avocats;
- pentru Bluetail Flight School SA (BFS), de J. d'Oultremont, avocat;
- pentru guvernul belgian, de M. Van Regemorter, L. Van den Broeck și C. Pochet, în calitate de agenți, asistate de L. Delmotte și B. Van Hyfte, advocaten;
- pentru guvernul austriac, de J. Schmoll și G. Kunnert, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de B. Sasinowska, C. Vrignon și W. Mölls, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea anexei I apendicele 3 punctul A alineatele (9) și (10) 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 (JO 2011, L 311, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2018/1119 al Comisiei din 31 iulie 2018 (JO 2018, L 204, p. 13) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 1178/2011”), precum și a principiului securității juridice.
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între État belge, pe de o parte, și LO, OG, SH, MB, JD și OP (denumiți în continuare „foștii elevi”), precum și Bluetail Flight School SA (denumită în continuare „BFS”), pe de altă parte, în legătură cu dreptul foștilor elevi de a li se elibera o licență de pilot comercial de avion.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Considerentul (1) al Regulamentului nr. 1178/2011 are următorul cuprins:
„Regulamentul (CE) nr. 216/2008 [al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO 2008, L 79, p. 1)] urmărește să

stabilească și să mențină un nivel înalt și unitar de siguranță a aviației civile în Europa. Regulamentul menționat prevede mijloacele de realizare a acestui obiectiv și a altor obiective în domeniul siguranței aviației civile.”

4 Potrivit articolului 1 din Regulamentul nr. 1178/2011:

„Prezentul regulament stabilește norme detaliate referitoare la:

1. diferitele calificări asociate licențelor de pilot, condițiile de eliberare, menținere, modificare, limitare, suspendare sau revocare a licențelor [...]

[...]”

5 Articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. «licență conformă cu partea FCL» înseamnă o licență de echipaj de zbor care respectă cerințele din anexa I;

[...]

16. «organizație de pregătire aprobată (*approved training organisation* – ATO)» înseamnă o organizație care are dreptul de a furniza cursuri de pregătire pentru piloți pe baza unei aprobări eliberate în conformitate cu articolul 10a alineatul (1) primul paragraf;

[...]”

6 Articolul 3 alineatul (1) din regulamentul menționat prevede:

„Fără a se aduce atingere articolului 8 din prezentul regulament, piloții aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) și la articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 respectă cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele I și IV la prezentul regulament.”

7 Anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011, intitulată „Partea FCL”, cuprinde printre altele o subparte A, intitulată „Cerințe generale”, care cuprinde punctele FCL.001-FCL.070.

8 Sub titlul „Domeniul de aplicare”, punctul FCL.005 din această anexă prevede:

„Prezenta parte stabilește cerințele privind eliberarea licențelor de pilot și a calificărilor și certificatelor asociate, precum și condițiile de valabilitate și utilizare a acestora.”

9 Punctul FCL.010 din anexa menționată, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentei părți, se aplică următoarele definiții:

[...]

«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.

[...]

- 10 Punctul FCL.030 din aceeași anexă, intitulat „Test de îndemânare”, are următorul cuprins:

„(a) Înaintea susținerii unui test de îndemânare pentru eliberarea unei licențe, a unei calificări sau a unui certificat, solicitantul trebuie să fi promovat examenul teoretic necesar, cu excepția cazului solicitanților care urmează un curs integrat de pregătire practică [în zbor].

În toate cazurile, pregătirea teoretică trebuie să [se] fi încheiat înainte de susținerea testelor de îndemânare.

(b) Cu excepția cazului în care se eliberează o licență de pilot de linie, candidatul la un test de îndemânare este recomandat pentru susținerea acestui test de către organizația/persoana responsabilă cu pregătirea după încheierea acestei pregătiri. Evidența procesului de pregătire se pune la dispoziția examinatorului.”

- 11 Apendicele 3 din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 descrie, astfel cum se precizează la punctul 1 din acesta, „cerințele pentru diferitele cursuri de pregătire pentru eliberarea unei CPL și a unui ATPL [*airline transport pilot licence*], cu și fără calificarea IR [calificarea de zbor instrumental]”.

- 12 Punctul A din acest appendice, intitulat „Curs integrat ATP – Avioane”, conține următorul fragment:

„DISPOZIȚII GENERALE

[...]

4. Cursul trebuie să cuprindă:

- (a) pregătire teoretică la nivelul de cunoștințe necesar pentru ATPL(A);
- (b) pregătire practică în zbor la vedere și în zbor instrumental și
- (c) pregătire MCC pentru operarea pe avioane multipilot.

[...]

PREGĂTIRE PRACTICĂ [ÎN ZBOR]

9. Pregătirea practică [în zbor], 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 [*Visual Flight Rule* (VFR)] și timp de zbor instrumental ca 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 de timp de zbor pe timp de noapte, cuprinzând trei ore de instruire în dublă comandă, care să includă cel puțin o oră de navigare în raid, precum și cinci decolări în simplă comandă și cinci aterizări cu oprire completă în simplă comandă;
- (e) 115 ore timp instrumental, cuprinzând cel puțin:
 - 1. 20 de 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
 - (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.

Solicitanții care dețin o BIR sau un certificat de absolvire a modulului pentru pregătirea de bază în zbor instrumental se creditează cu până la 10 ore în ceea ce privește timpul de instruire instrumentală necesar. Nu se creditează orele efectuate pe un BITD [echipament de pregătire instrumentală de bază (*Basic Instrument Training Device* – BITD)].

- (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) și testul de îndemânare IR fie pe un avion multimotor, fie pe un avion monomotor.”

Dreptul belgian

- 13 Articolul 1 din arrêté royal du 25 octobre 2013 portant exécution du [règlement n° 1178/2011] (Decretul regal din 25 octombrie 2013 privind punerea în aplicare a [Regulamentului nr. 1178/2011] (*Moniteur belge* din 16 decembrie 2013, p. 98879) prevede:

„Pentru aplicarea prezentului regulament, prin următoarele se înțelege:

[...]

12° DGTA: Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports (Direcția Generală Transport aerian din cadrul SPF Mobilitate și Transport);

[...]”

- 14 Potrivit articolului 4 din acest decret regal:

„DGTA este desemnată autoritate competentă, astfel cum este menționată la articolul 11b din [Regulamentul nr. 1178/2011].”

- 15 Articolul 5 din acest decret regal prevede:

„DGTA este desemnată autoritate competentă, astfel cum este menționată în FCL.001 din anexa I la [Regulamentul nr. 1178/2011].”

- 16 Potrivit explicațiilor furnizate de instanța de trimitere în cererea de decizie preliminară, DGTA nu are personalitate juridică distinctă de statul belgian.

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 17 La o dată nedeterminată, foștii elevi au început cursuri de pregătire practică în zbor la BFS, organizație de pregătire aprobată de DGTA și ale cărei manuale de pregătire din anii 2014 și 2016 au fost aprobate de aceasta din urmă. Aceste cursuri de pregătire erau menite să le permită obținerea unei licențe de pilot comercial de avion, denumită licență CPL(A).
- 18 După ce au promovat testul de îndemânare menționat în anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 10 la Regulamentul nr. 1178/2011, foștii elevi, cu excepția OP, au sesizat DGTA, la sfârșitul anului 2018, cu o cerere de licență CPL(A).
- 19 Prin deciziile din 15 ianuarie 2019, DGTA a refuzat să elibereze foștilor elevi licența solicitată. După suspendarea acestor decizii în cadrul unei proceduri de măsuri provizorii de către Conseil d'État (Belgia) și retragerea lor de către DGTA, aceasta din urmă a comunicat, la 22 februarie 2019, foștilor elevi, cu excepția OP, noi decizii de refuz.
- 20 În deciziile din 22 februarie 2019, DGTA arată că numărul de ore de timp instrumental urmate de fiecare dintre foștii elevi este inferior celor 115 ore impuse de anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) la Regulamentul nr. 1178/2011. Astfel, orele efectuate pe un FNPT II cu depășirea numărului maxim de 55 de ore prevăzut în prima teză a acestui alineat 9 nu ar putea fi luate în considerare în vederea aprecierii cerinței minime de 115 ore de timp instrumental, prevăzute la alineatul 9 litera (e) menționat.
- 21 Sesizat cu o cerere de măsuri provizorii de către foștii elevi, cu excepția OP, președintele tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunalul de Primă Instanță francofon din Bruxelles, Belgia) a dispus, la 18 aprilie 2019, ca DGTA să le elibereze o licență CPL(A). Această ordonanță, care a fost executată de DGTA, a fost confirmată, la 8 august 2019, de cour d'appel de Bruxelles (Curtea de Apel din Bruxelles, Belgia), aceasta arătând în special că DGTA s-a întemeiat pe o nouă interpretare, încă fluctuantă, a reglementării în cauză.
- 22 Între timp, la 31 mai 2019, État belge a chemat în judecată foștii elevi, cu excepția OP, precum și pe BFS în fața tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunalul de Primă Instanță francofon din Bruxelles), instanța de trimitere, în special pentru ca primii să fie obligați să restituie licențele CPL(A) care le fuseseră eliberate în temeiul ordonanței din 18 aprilie 2019. Întrucât DGTA a eliberat ulterior, cu titlu provizoriu, o licență CPL(A) lui OP, acesta din urmă a fost de asemenea chemat în judecată, în același scop, în fața acestei instanțe printr-o citație din 20 decembrie 2019.
- 23 Potrivit statului belgian, foștii elevi trebuie să își completeze pregătirea prin efectuarea unor ore de pregătire instrumentală într-o aeronavă și, ulterior, să susțină din nou testul de îndemânare. Foștii elevi și BFS au o opinie contrară.

- 24 În aceste condiții, tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Tribunalul de Primă Instanță francofon din Bruxelles) a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Anexa I apendicele 3 punctul A [alineatul] 9 la [Regulamentul nr. 1178/2011] permite ca, pentru calcularea celor 115 ore de timp instrumental menționate la [alineatul 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 [alineatul 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 [alineatul 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, anexa I apendicele 3 punctul A [alineatul] 10 la același regulament permite ca licența CPL(A) să fie acordată după ce solicitantii-piloți și-au completat formarea cu un număr suficient de ore efectuate pe o aeronavă, fără să fie supuși din nou la testul de îndemânare («*skill test*») referitor la zborul instrumental?
 - 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 [Curte] 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]?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima și la a doua întrebare

- 25 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) la Regulamentul nr. 1178/2011 trebuie interpretat în sensul că, în cadrul celor 115 ore de timp instrumental menționate în această dispoziție, este posibil să se contabilizeze mai mult de 55 de ore de timp instrumental la sol, cu depășirea celor 40 de ore de instruire în zbor instrumental și a celor 15 ore de cooperare în echipaj multiplu care pot fi efectuate la sol.
- 26 Potrivit unei jurisprudențe constante, pentru interpretarea unei dispoziții de drept al Uniunii, este necesar să se țină seama nu doar de termenii acesteia, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite prin reglementarea din care aceasta face parte (Hotărârea din 12 octombrie 2017, *Tigers*, C-156/16, EU:C:2017:754, punctul 21 și jurisprudența citată).
- 27 Anexa I apendicele 3 punctul A la Regulamentul nr. 1178/2011 stabilește lista cursurilor de pregătire necesare pentru eliberarea unei licențe CPL(A) și a unei calificări „IR”. În conformitate cu anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 4 la regulamentul menționat, aceste cursuri trebuie să includă o pregătire teoretică și o pregătire practică, denumită „pregătire practică în zbor”.

- 28 Conținutul pregătirii practice în zbor este reglementat de anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 9 la regulamentul menționat.
- 29 Potrivit acestei dispoziții, aceste cursuri de pregătire cuprind „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”. Dispoziția menționată enumeră, în continuare, la literele (a)-(f), orele și natura cursurilor pe care candidații trebuie să le efectueze „cel puțin” în cadrul acestor 195 de ore.
- 30 În acest sens, la litera (e) figurează cerința de a efectua cel puțin „115 ore de timp instrumental”.
- 31 Conform anexei I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) subpunctele 1-3 la Regulamentul nr. 1178/2011, aceste 115 ore de timp instrumental includ, la rândul lor, „cel puțin”, *primo*, 20 de ore în calitate de elev pilot comandant, *secundo*, 15 ore de cooperare în echipaj multiplu, pentru care poate fi utilizat FFS sau FNPT II, și, *tertio*, 50 de ore de instruire în zbor instrumental, din care „cel mult” 25 de ore pot fi timp instrumental la sol într-un FNPT II, un FTD 2 sau un FFS (din care maximum 10 ore pot fi efectuate într-un FNPT I).
- 32 În primul rând, în ceea ce privește interpretarea literală a anexei I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) la Regulamentul nr. 1178/2011, trebuie arătat că utilizarea expresiei „cel puțin” arată că atât cele 115 ore de timp instrumental la sol, cât și cele 20 de ore în calitate de elev pilot comandant, cele 15 ore de cooperare în echipaj multiplu și cele 50 de ore de instruire în zbor instrumental constituie cerințe minime. Împrejurarea că suma acestor 20, 15 și, respectiv, 50 de ore rămâne inferioară celei de cele 115 ore de timp instrumental necesar confirmă considerația potrivit căreia respectivele 20, 15 și 50 de ore reflectă cerințe minime, ceea ce implică faptul că acestea trebuie completate cu ore de pregătire suplimentare pentru a atinge cele 115 ore de timp instrumental necesare.
- 33 De asemenea, din modul de redactare a acestei dispoziții, interpretată în lumina definiției noțiunii de „timp instrumental” care figurează la punctul FCL.010 din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011, reiese că 115 ore necesare de timp instrumental pot cuprinde atât „timp de zbor instrumental”, în care un pilot controlează o aeronavă în zbor numai cu ajutorul instrumentelor, cât și „timp instrumental la sol”, în care unui pilot i se asigură instruire în zbor instrumental simulat, pe echipamente de pregătire sintetică pentru zbor, indiferent dacă este vorba despre un FFS, un FNPT sau un FTD.
- 34 În acest sens, din însăși formularea anexei I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) subpunctul 2 la Regulamentul nr. 1178/2011 rezultă că 15 ore de cooperare în echipaj multiplu pot fi efectuate în întregime la sol într-un FFS sau un FNPT II. Având în vedere această formulare, considerațiile prezentate la punctul 32 din prezenta hotărâre și lipsa oricărei indicații contrare în această dispoziție și în regulamentul menționat, este necesar să se considere că un solicitant nu numai că poate efectua mai mult de 15 ore de cooperare în echipaj multiplu, ci, în plus, poate, în principiu, să efectueze restul de ore și la sol. Astfel, prin urmare, este în principiu posibil să se contabilizeze mai mult de 15 ore de timp instrumental la sol.
- 35 În schimb, în ceea ce privește instruirea în zbor instrumental, din formularea anexei I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) subpunctul 3 la Regulamentul nr. 1178/2011 și, mai precis, din utilizarea termenilor „cel mult” reiese în mod univoc că, în cazul în care solicitantul trebuie să efectueze cel puțin 50 de ore de instruire în zbor instrumental, acesta nu poate efectua mai mult

de 40 dintre aceste ore la sol într-un FNPT II, un FTD 2 sau un FFS. Rezultă că orele de instruire în zbor instrumental efectuate la sol, care depășesc aceste 40 de ore, nu pot fi luate în considerare în vederea calculării orelor de pregătire necesare.

- 36 În al doilea rând, în ceea ce privește contextul dispoziției care figurează în anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) subpunctele 2 și 3 la Regulamentul nr. 1178/2011, trebuie amintit că, astfel cum s-a arătat la punctul 29 din prezenta hotărâre, acest alineat 9, în care se încadrează această dispoziție, prevede că pregătirea practică include „un total de cel puțin 195 de ore [...], dintre care până la 55 de ore din întregul curs pot reprezenta timp instrumental la sol”.
- 37 Rezultă fără echivoc că un solicitant nu poate contabiliza mai mult de 55 de ore de timp instrumental la sol pentru a completa pregătirea sa practică în zbor, cumulându-se toate orele de pregătire. Cu alte cuvinte, eventualele ore de timp instrumental la sol efectuate în plus față de aceste 55 de ore nu pot fi luate în considerare în calculul orelor de pregătire efectuate în vederea atingerii celor 195 de ore necesare în total.
- 38 Astfel, anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) subpunctele 2 și 3 la Regulamentul nr. 1178/2011 nu poate fi interpretat, fără a aduce atingere structurii și coerenței intrinseci a acestui alineat 9, în sensul că ar permite luarea în considerare a unui număr de ore de timp instrumental la sol care să depășească 55 de ore.
- 39 Prin urmare, în ipoteza în care un solicitant a efectuat, astfel cum îi permite anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) subpunctul 3 subpunctul (ii) la Regulamentul nr. 1178/2011, 40 de ore de instruire instrumentală la sol, acesta nu poate contabiliza decât cel mult 15 ore de cooperare în echipaj multiplu efectuate la sol în temeiul acestui alineat 9 litera (e) subpunctul 2.
- 40 Dimpotrivă, un solicitant care a efectuat mai puțin de 40 de ore de instruire instrumentală la sol poate valorifica peste 15 ore de cooperare în echipaj multiplu la sol, în măsura în care cursurile sale de pregătire respectă, în special, limita maximă a celor 55 de ore de timp instrumental la sol din întregul curs.
- 41 Contrar argumentelor invocate de foștii elevi și de BFS în observațiile lor scrise, interpretarea dată astfel anexei I apendicele 3 punctul A alineatului 9 litera (e) subpunctul 2 la Regulamentul nr. 1178/2011 nu este de natură să transforme cerința minimă care figurează în acesta într-o limită maximă.
- 42 În al treilea rând, interpretarea potrivit căreia un solicitant nu poate contabiliza mai mult de 55 de ore de timp instrumental la sol în temeiul anexei I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) la Regulamentul nr. 1178/2011 este confirmată de obiectivul urmărit prin acest regulament.
- 43 Astfel, regulamentul menționat face parte, după cum reiese din considerentul (1) al acestuia, dintr-un ansamblu normativ menit să asigure siguranța aviației civile.
- 44 Or, acest obiectiv impune ca orice solicitant să dobândească o experiență în zbor real prin efectuarea unui număr important de ore de pregătire în condiții reale, într-un avion. Deși pregătirea la sol o completează pe cea în zbor, ea nu i se poate totuși substitui acesteia.

- 45 În lumina ansamblului considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la prima și la a doua întrebare că anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) la Regulamentul nr. 1178/2011 trebuie interpretat în sensul că, pentru calcularea celor 115 ore de timp instrumental prevăzute la această dispoziție, nu este posibil să se contabilizeze mai mult de 55 de ore de timp instrumental la sol.

Cu privire la a treia întrebare

- 46 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 10 la Regulamentul nr. 1178/2011 trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care un solicitant a susținut testul de îndemânare înainte de a fi efectuat toate orele de pregătire necesare, licența CPL (A) îi poate fi acordată după ce își va fi completat pregătirea, fără a fi obligat să susțină din nou testul de îndemânare corespunzător.
- 47 Potrivit anexei I apendicele 3 punctul A alineatul 10 la Regulamentul nr. 1178/2011, „[l]a încheierea pregătirii practice [în zbor] aferente, solicitantul susține testul de îndemânare [...]”.
- 48 Textul acestei dispoziții, indiferent dacă este vorba printre altele despre versiunile sale în limba germană („[n]ach Abschluss”), spaniolă („[t]ras la finalizacion”), franceză („[à] l’issue”), italiană („[i]n seguito al completamento”) sau engleză („[u]pon completion”), prevede astfel în mod explicit că un solicitant se poate prezenta la testul de îndemânare numai după efectuarea pregătirii practice în zbor.
- 49 Nu se poate deduce nicio interpretare diferită din definiția testului de îndemânare, astfel cum figurează la punctul FCL.010 din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011, și nici din cerințele generale referitoare la această examinare, expuse la punctul FCL.030 din această anexă. Astfel, acestea nu conțin nicio precizare din care s-ar putea deduce în mod clar că testul de îndemânare poate avea loc înainte de efectuarea tuturor orelor de pregătire practică în zbor.
- 50 Rezultă că un solicitant care a susținut testul de îndemânare înainte de a fi efectuat numărul de ore de pregătire necesar trebuie nu numai să își completeze pregătirea, ci și să susțină din nou testul de îndemânare corespunzător la încheierea unui ciclu complet de pregătire.
- 51 În lumina tuturor considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a treia întrebare că anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 10 la Regulamentul nr. 1178/2011 trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care un solicitant a susținut testul de îndemânare înainte de a fi efectuat toate orele de pregătire necesare, licența CPL(A) nu îi poate fi acordată decât după ce și-a completat pregătirea și după ce a susținut din nou testul de îndemânare corespunzător.

Cu privire la limitarea în timp a efectelor prezentei hotărâri

- 52 Ținând seama de răspunsurile date la primele trei întrebări, trebuie să se statueze cu privire la îndoielile instanței de trimitere, exprimate în cadrul celei de a patra întrebări, cu privire la posibilitatea de a se limita efectele în timp ale prezentei hotărâri.
- 53 Trebuie amintit în această privință că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, interpretarea pe care Curtea o dă unei norme de drept al Uniunii în exercitarea competenței pe care i-o conferă articolul 267 TFUE lămurește și precizează semnificația și domeniul de aplicare ale acestei norme așa cum trebuie sau cum ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la intrarea sa în vigoare. Rezultă

că norma astfel interpretată poate și trebuie să fie aplicată de instanță raporturilor juridice născute și constituite înainte de pronunțarea hotărârii asupra cererii de interpretare dacă, pe de altă parte, sunt întrunite condițiile care permit sesizarea instanțelor competente cu un litigiu referitor la aplicarea normei respective [Hotărârea din 24 noiembrie 2020, Openbaar Ministerie (Fals în înscrisuri), C-510/19, EU:C:2020:953, punctul 73 și jurisprudența citată].

- 54 Curtea poate numai în mod cu totul excepțional, în aplicarea principiului general al securității juridice, inerent ordinii juridice a Uniunii, să considere necesar să limiteze posibilitatea oricărei persoane interesate de a invoca o dispoziție pe care a interpretat-o în scopul de a contesta raporturi juridice stabilite cu bună-credință. Pentru a putea impune o astfel de limitare, este necesară întrunirea a două criterii esențiale, și anume buna-credință a mediilor interesate și riscul unor perturbări grave [Hotărârea din 24 noiembrie 2020, Openbaar Ministerie (Fals în înscrisuri), C-510/19, EU:C:2020:953, punctul 74 și jurisprudența citată].
- 55 În speță, trebuie arătat că nici cererea de decizie preliminară, nici observațiile depuse în fața Curții nu conțin elemente de natură să demonstreze că interpretarea reținută de Curte în prezenta hotărâre ar prezenta un risc de perturbări grave, în lipsa unei indicații precise cu privire la numărul de raporturi juridice constituite cu bună-credință și care pot fi afectate de această interpretare.
- 56 Această apreciere nu este repusă în discuție de argumentul invocat de foștii elevi și de BFS în observațiile lor scrise, potrivit căruia răspunsurile la primele trei întrebări vor conduce în mod necesar și automat la retragerea retroactivă a tuturor licențelor CPL(A) acordate în toate statele membre la încheierea unor cursuri de pregătire nelegale.
- 57 Astfel și în condițiile în care acest argument pare întemeiat pe premisa că licențele CPL(A) acordate prin decizii rămase definitive vor trebui retrase, trebuie amintit, fără a aduce atingere jurisprudenței citate la punctul 53 din prezenta hotărâre, că, în conformitate cu principiul securității juridice, dreptul Uniunii nu impune ca o autoritate administrativă să fie, în principiu, obligată să revină asupra unei decizii administrative care a dobândit caracter definitiv la expirarea unor termene rezonabile de introducere a acțiunii sau prin epuizarea căilor de atac. Respectarea acestui principiu face posibilă evitarea repunerii indefinite în discuție a actelor administrative care produc efecte juridice (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 ianuarie 2004, Kühne & Heitz, C-453/00, EU:C:2004:17, punctele 22 și 24, precum și Hotărârea 14 mai 2020, Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU și C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, punctul 186 și jurisprudența citată).
- 58 În aceste condiții, în speță, niciun element nu este de natură să justifice o derogare de la principiul potrivit căruia o hotărâre de interpretare își produce efectele la data intrării în vigoare a normei interpretate.
- 59 În lumina tuturor considerațiilor care precedă, nu este necesară limitarea în timp a efectelor prezentei hotărâri.
- 60 Pe de altă parte, pentru a da un răspuns complet instanței de trimitere, trebuie amintit că deplina eficacitate a dreptului Uniunii și protecția efectivă a drepturilor conferite de acesta particularilor pot, eventual, să fie asigurate de principiul răspunderii statului pentru prejudiciile cauzate particularilor prin încălcări ale dreptului Uniunii care îi sunt imputabile, principiul respectiv fiind inerent sistemului tratatelor pe care aceasta din urmă se întemeiază (a se vedea în acest sens

Hotărârea din 5 martie 1996, Brasserie du pêcheur și Factortame, C-46/93 și C-48/93, EU:C:1996:79, punctele 20, 39 și 52, precum și Hotărârea din 19 decembrie 2019, Deutsche Umwelthilfe, C-752/18, EU:C:2019:1114, punctul 54).

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 61 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a noua) declară:

- 1) **Anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 9 litera (e) 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, astfel cum a fost modificat de Regulamentul (UE) 2018/1119 al Comisiei din 31 iulie 2018, trebuie interpretat în sensul că, pentru calcularea celor 115 ore de timp instrumental prevăzute la această dispoziție, nu este posibil să se contabilizeze mai mult de 55 de ore de timp instrumental la sol.**
- 2) **Anexa I apendicele 3 punctul A alineatul 10 la Regulamentul nr. 1178/2011, astfel cum a fost modificat de Regulamentul 2018/1119, trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care un solicitant a susținut testul de îndemânare înainte de a fi efectuat toate orele de pregătire necesare, licența CPL(A) nu îi poate fi acordată decât după ce și-a completat pregătirea și după ce a susținut din nou testul de îndemânare corespunzător.**

Semnături