



Date de réception : 19/10/2020

Version anonymisée

C-413/20 - 1

Affaire C-413/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt:

2 septembre 2020

Jurisdiction de renvoi:

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgique)

Date de la décision de renvoi:

12 février 2020

Partie demanderesse:

État belge

Parties défenderesses:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

**Tribunal de première
instance francophone de**

**Bruxelles,
Section civile**

FR

Jugement
4ème chambre
affaires civiles **[Or. 2]**

Jugement avant dire droit - Contradictoire
Question préjudicielle à la Cour de Justice de l'Union européenne

A. TABLE

A.	TABLE.....	2
B.	JURIDICTION DE RENVOI.....	2
C.	PARTIES AU LITIGE AU PRINCIPAL ET LEURS REPRÉSENTANTS.....	2
D.	DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE DEVANT LA JURIDICTION DE RENVOI.....	4
E.	EXPOSÉ DES FAITS.....	4
	a) <i>Présentation des parties</i>	4
	b) <i>Dispositions applicables</i>	5
	c) <i>Faits pertinents</i>	10
F.	OBJET DU LITIGE AU PRINCIPAL.....	17
G.	MISE HORS CAUSE DE LA DGTA.....	20
H.	RAISONS QUI CONDUISENT LA JURIDICTION DE RENVOI À INTERROGER LA COUR DE JUSTICE.....	20
I.	ANNEXES À LA PRÉSENTE DEMANDE DE DÉCISION PRÉJUDICIELLE.....	24
J.	DÉCISION - QUESTIONS PRÉJUDICIELLES.....	25

B. JURIDICTION DE RENVOI

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, 4e chambre

Bâtiment Montesquieu - Rue des Quatre-Bras 13
1000 Bruxelles

Belgique

Email : bxl.tpi.greffé.roles@just.fgov.be (greffe des rôles)

Téléphone : +32 (0) 2 508 75 69 (greffe des rôles)

C. PARTIES AU LITIGE AU PRINCIPAL ET LEURS REPRÉSENTANTS

1. **L'ÉTAT BELGE**, représenté par son Ministre de la Mobilité, dont les bureaux sont établis au Service Public Fédéral (SPF) Mobilité et Transports, à 1210 Bruxelles, rue du Progrès 56 ; **[Or. 3]**

**Demandeur au principal ;
Défendeur sur reconvention ;**

2. **La Direction Générale Transport Aérien (DGTA) du SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL MOBILITÉ ET TRANSPORTS**, inscrite au registre de la T.V.A. sous le n°BE-0308.357.852, BCE n° 0.308.357.852, dont les bureaux sont établis auprès du SPF MOBILITE ET TRANSPORTS, Service Juridique, City Atrium, 9^{ème} étage à 1210 Bruxelles, rue du Progrès 56 ;

**Demanderesse au principal ;
Défenderesse sur reconvention ;**

Tous deux représentés par M^c Laurent DELMOTTE, avocat, dont le cabinet est établi à 1060 Bruxelles, avenue de la Toison d'Or 77 ;

Email : bv@vdelegal.be ; ld@vdelegal.be

contre :

1. **LO**, dont le domicile est établi à [omissis] ;
2. **OG**, dont le domicile est établi à [omissis] ;
3. **SH**, dont le domicile est établi à [omissis] ;
4. **MB**, dont le domicile est établi à [omissis] ;
5. **JD**, dont le domicile est établi à [omissis] ;
6. **OP**, dont le domicile est établi [omissis] ;

**Défendeurs au principal ;
Demandeurs sur reconvention ;**

Faisant tous élection de domicile au cabinet de leurs avocats dans le cadre du présent litige ;

Représentés par M^{es} Stéphanie GOLINVAUX et Thomas GODENER, avocats, dont le cabinet est établi à 1050 Bruxelles, avenue Louise 326, boîte 19 ;

Email : stephanie.golinvaux@hfw.com ; hannah.tacheny@hfw.com ; thomas.godener@hfw.com

et contre :

7. la S.A. BLUTAIL FLIGHT SCHOOL (en abrégé « **BFS** »), dont le siège est établi à 7181 Seneffe, chaussée de Nivelles 167 ; inscrite à la BCE sous le n° 0556.797.222 ; **[Or. 4]**

Défenderesse en déclaration de jugement commun ;

Représentée par M^e Jacquelin d'OULTREMONT, avocat, dont le cabinet est établi à 1170 Bruxelles, boulevard du Souverain 100 ;

Email : jdo@mcw.be

D. DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE DEVANT LA JURIDICTION DE RENVOI

Après avoir :

- vu les pièces de la procédure et notamment :
 - o la citation introductif d'instance du 31 mai 2019, signifiée à LO et consorts, ainsi qu'à BLUTAIL FLIGHT SCHOOL ;
 - o la citation du 27 décembre 2019, signifiée à OP ;
 - o l'ordonnance basée sur l'article 747, § 1, du Code judiciaire et prononcée le 28 juin 2019 ;
 - o les conclusions additionnelles et de synthèse pour l'État belge, remises au greffe le 16 décembre 2019 ;
 - o les deuxièmes conclusions additionnelles et de synthèse pour LO et consorts, ainsi que pour OP, déposées à l'audience du 22 janvier 2020 ;
 - o les secondes conclusions et conclusions de synthèse pour BLUTAIL FLIGHT SCHOOL, remises au greffe le 15 janvier 2020 ;
- entendu les avocats des parties à l'audience publique du 22 janvier 2020 ; et
- pris cette affaire en délibéré à la même date,

ce Tribunal (juridiction de renvoi) prononce le jugement suivant.

E. EXPOSÉ DES FAITS

a) *Présentation des parties*

1. La Direction Générale Transport Aérien du Service Public Fédéral (SPF) Mobilité et Transports (ci-après « *la DGTA* ») est l'administration belge compétente pour les questions débattues dans le présent litige au principal.

Elle n'a pas de personnalité juridique distincte de celle de l'État belge, raison pour laquelle celui-ci est une des parties au présent litige. **[Or. 5]**

2. La S.A. BLUETAIL FLIGHT SCHOOL (ci-après « *l'École* ») exploite une école de formation de pilotes d'avion, *la Belgian Flight School*, établie à 6040 Charleroi, rue des Fusillés 21¹.

L'École est un organisme de formation agréé ou « *approved training organisation* », en abrégé « *ATO* », au sens des dispositions applicables (cf. ci-dessous, n° 10).

L'État belge ne formule aucune demande contre l'École, mais il l'a assignée devant la juridiction de renvoi afin que les jugements rendus dans le cadre du litige au principal soient opposables à l'École.

3. Les six autres défendeurs sont d'anciens élèves de l'école précitée (ci-après « *les Anciens Élèves* »).

L'État belge demande en substance² à la juridiction de renvoi de condamner les Anciens Élèves à restituer les licences de pilote commercial d'avion que la DGTA a été contrainte de leur octroyer en vertu d'une décision judiciaire en référé du 18 avril 2019³, confirmée en degré d'appel.

b) *Dispositions applicables*

4. Les conditions de délivrance de licences de pilote commercial d'avion (« CPL(A) » pour « *Commercial Pilot Licence (Aéroplanes)* ») sont fixées par le 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 Conseil⁴ (ci-après « *le Règlement [Or. 6] (UE) n° 1178/2011* »).

¹ Conclusions de l'École, point 1, page 4.

² Pour le détail de l'objet du litige : cf. ci-dessous, n° 28-30.

³ S'agissant de l'un des Anciens Élèves (OP), cette contrainte n'a été qu'indirecte, mais cela est sans importance ici (cf. ci-dessous n° 27).

⁴ J.O.U.E., n° L 311 du 25 novembre 2011, page 1.

5. La sous-partie A de l'appendice 3 de l'annexe I du Règlement (UE) n° 1178/2011 (ci-après « *l'Appendice 3* ») détermine le contenu du cours intégré à suivre pour obtenir une licence de pilote commercial d'avion.

Elle a été modifiée à plusieurs reprises⁵, mais les parties s'accordent⁶ à considérer que la version applicable aux faits est la suivante :

« *A. Cours intégré ATP [7] — Avions*

GÉNÉRALITÉS

1 L'objectif du cours intégré ATP(A) [8] consiste à former des pilotes pour qu'ils atteignent le niveau de compétences nécessaire pour pouvoir exploiter, en tant que copilotes, des avions multimoteurs multipilotes qui effectuent du transport aérien commercial, et obtenir la CPL(A)/IR.

(...)

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 ; [Or. 7]*
- b) 70 heures en tant que PIC [9], dont du temps de vol en VFR [10] et aux instruments en tant qu'élève commandant de bord (SPIC). Le temps de*

⁵ Notamment par le Règlement d'exécution (UE) 2018/1974 de la Commission du 14 décembre 2018 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (J.O.U.E., n° L 326 du 20 décembre 2018, page 1). Les modifications du point 9 de l'Appendice 3 ne sont entrées en vigueur que le 20 décembre 2019, soit postérieurement aux faits litigieux.

⁶ Cf. les Conclusions de l'État belge, point 1, pages 4-6, qui reproduit la version applicable et qui ne suscite sur ce point aucune contestation de la part des autres parties.

⁷ « *Air Transport Pilot* ».

⁸ « *Air Transport Pilot (Aérolanes)* ».

⁹ « *Pilot-in-Command* » ou « *commandant de bord* », selon le point FCL.O10 de l'annexe I du Règlement (UE) n° 1178/2011.

¹⁰ « *Visual Flight Rules* », selon le point FCL.310 de l'annexe I du Règlement (UE) n° 1178/2011.

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 [11] ;*
 - 2) *15 heures de MCC [12], pour lesquels un FFS [13] ou un FNPT II [14] 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 FNPTI ; ou*
 - ii) *40 heures peuvent être du temps aux instruments au sol dans un FNPT II, un FTD 2 [15] ou un FFS, dont un maximum de 10 heures peut être effectué dans un FNPTI. [Or. 8]*

¹¹ « *Student Pilot-in-Command* » ou « *élève pilote-commandant de bord* », selon le point FCL.010 de l'annexe 1 du Règlement (UE) n° 1178/2011. Cf. également le point 9.b) de l'Appendice 3.

¹² « *Multi-crew coopération* » ou « *travail en équipage* », selon le point FCL.010 de l'annexe 1 du Règlement (UE) n° 1178/2011.

¹³ « *Full Flight Simulator* » ou « *simulateur de vol* », selon le point FCL.010 de l'annexe I du Règlement (UE) n° 1178/2011.

¹⁴ « *Flight and Navigation Procedures Trainer* » ou « *système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation (...) 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* », selon le point FCL.010 de l'annexe I du Règlement (UE) n° 1178/2011. Les parties s'accordent à considérer qu'il s'agit d'un type de simulateur de vol (cf. Conclusions de l'État belge, point 68, page 44 ; Conclusions des Anciens Élèves, point 6, page 4 ; Conclusions de l'École, point 42, page 32).

¹⁵ « *Flight Training Device* » ou « *système d'entraînement au vol (...) [se présentant comme] 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*

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 BITD [16] 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 ».*

6. Le point FCL.001 de l'annexe I du Règlement (UE) n° 1178/2011 énonce que :

« Aux fins de la présente partie, l'autorité compétente sera une autorité désignée par l'État membre, auprès de laquelle une personne sollicite la délivrance de licences de pilote, qualifications ou d'autorisations associée ».

La « présente partie » visée par cette disposition est définie comme suit par le point FCL.005 de la même annexe :

« 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 ».

7. Le point FCL.015 de l'annexe I du Règlement (UE) n° 1178/2011 énonce que :

« a) Les demandes de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences de pilote et de leurs qualifications et autorisations associées seront soumises auprès de l'autorité compétente selon la forme et la manière établies par ladite autorité. Elles devront être accompagnées de la preuve de ce que le candidat satisfait aux exigences de délivrance, de prorogation ou de renouvellement de licences ou d'autorisations, ainsi que des qualifications ou mentions associées, établies dans la présente partie et dans la partie médicale ».

8. Le point ARA.GEN.300 de l'annexe VI du Règlement (UE) n° 1178/2011 énonce que : **[Or. 9]**

représentation de l'aéronef au sol et en vol dans la limite des systèmes installés dans le système d'entraînement», selon le point FCL.010 de l'annexe I du Règlement (UE) n° 1178/2011.

¹⁶ « Basic Instrument Training Device » ou « système basique d'entraînement au vol aux instruments », selon le point FCL.010 de l'annexe 1 du Règlement (UE) n° 1178/2011.

« a) L'autorité compétente vérifie :

1) la conformité avec les exigences applicables aux organismes ou aux personnes avant la délivrance d'un certificat d'organisme, d'un agrément, d'un certificat de qualification FSTD, ou d'une licence, attestation, qualification ou autorisation, le cas échéant ».

9. L'article 11ter.1 du Règlement (UE) n° 1178/2011 énonce que :

« Les États membres désignent en leur sein une ou plusieurs entités, qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités de certification et de surveillance des personnes et des organismes visés par le règlement (CE) no 216/2008 et ses modalités d'exécution ».

10. L'article 2.16) du Règlement (UE) n° 1178/2011 énonce que :

« Aux fins du présent règlement, on entend par : (...) "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 ».

11. L'arrêté royal du 25 octobre 2013 portant exécution 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 Conseil¹⁷ énonce notamment ce qui suit :

« Art. 1. Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

(...)

12° DGTA : Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports ;

(...) ».

« Art. 4. La DGTA est désignée comme autorité compétente telle que visée à l'article 11ter du Règlement (UE)n° 1178/2011 ».

« Art. 5. La DGTA est désignée comme autorité compétente telle que visée au FCL.001 de l'annexe Ire du Règlement (UE) n° 1178/2011 ». **[Or. 10]**

¹⁷ Moniteur belge du 16 décembre 2013, page 98879

c) Faits pertinents¹⁸

12. Le 18 septembre 2014, la DGTA approuve le manuel de formation de 2014 de l'École¹⁹.

Le 12 février 2016, elle approuve le manuel de formation de 2016 de l'École²⁰.

Ces manuels contiennent notamment le contenu ou le détail de la formation en vol proposée par l'École à ses élèves.

13. À une date indéterminée, les Ancien·es Élèves commencent à suivre une formation en vol auprès de l'École, avec l'objectif d'obtenir au terme de celle-ci une licence de pilote commercial d'avion (« *licence CPL(A)* »).

En général, cette formation dure environ « deux ans », pour un prix total « *allant de 83.900 € à 88.900 €* »²¹.

14. Il n'est pas contesté que les Ancien·es Élèves ont tous réussi l'examen pratique qui, selon le point 10 de l'Appendice 3, doit conclure la formation en vol concernée.

Suite à cette réussite, cinq des Ancien·es Élèves (les cinq premiers défendeurs)²² adressent une demande de licence CPL(A) à la DGTA entre le 27 novembre 2018 et le 6 décembre 2018²³. **[Or. 11]**

15. Le 15 janvier 2019, la DGTA informe chacun des cinq Ancien·es Élèves que, le nombre de leurs « *heures de temps aux instruments* » n'atteignant pas le minimum de 115 heures fixé par le point 9.e) de l'Appendice 3, elle ne peut pas leur délivrer une licence CPL(A)²⁴.

¹⁸ Compte tenu du dispositif du présent jugement, seules les données factuelles sur lesquelles se fondent les questions préjudicielles sont exposées ici, conformément à l'art. 94 du Règlement de procédure de la Cour de Justice (*J.O.U.E.*, n° L 265 du 29 septembre 2012, page 1) et au point 15 des Recommandations de 2016 de la Cour de Justice de l'Union européenne à l'attention des juridictions nationales, relatives à l'introduction de procédures préjudicielles (*J.O.U.E.*, n° C439 du 25 novembre 2016, page 1).

¹⁹ Approbation du manuel 2014 par la DGTA du 18 septembre 2014 (Pièce 4 des Ancien·es Élèves).

²⁰ Approbation du manuel 2016 par la DGTA du 12 février 2016 (Pièce 7 des Ancien·es Élèves).

²¹ Conclusions de l'École, point 4, page 4.

²² Le sixième Ancien·e Élève (OP) n'aurait apparemment demandé sa licence CPL(A) qu'à une date ultérieure, suite à des circonstances d'ordre administratif sans intérêt pour les questions préjudicielles.

²³ Formulaire (Pièces 13.1 à 13.5 de l'État belge).

²⁴ Emails du 15 janvier 2019 de la DGTA (Pièces 16.1 à 16.5 de l'État belge).

16. Le 11 février 2019, saisi en référé par les cinq Anciens Élèves, le Conseil d'État suspend les décisions du 15 janvier 2019 de la DGTA, au motif qu'elles ne sont pas suffisamment motivées²⁵.

Le Conseil d'État souligne dans ses arrêts (un pour chacun des cinq Anciens Élèves) que les exigences de la procédure en référé ne lui permettent pas de poser une question préjudicielle relative à l'interprétation du Règlement (UE) n°1178/2011 ou à l'Appendice 3.

17. Le 15 février 2019, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (connue sous son abréviation anglaise, « *EASA* »), notamment chargée du suivi de l'application uniforme des Règlements UE en matière d'aviation²⁶, écrit ce qui suit à la DGTA, qui l'avait interrogée sur l'interprétation du point 9.e) de l'Appendice 3 :

« Quelle que soit la combinaison choisie, le total des heures effectuées sur un FNPT II ne peut être que d'un maximum de 40 heures. Avec les 15 heures du MCC, les 55 heures mentionnées au paragraphe 9 ci-dessus sont atteintes et plus aucune heure [Or. 12] d'instruments au sol ne peut être prise en compte pour la délivrance d'une licence²⁷. »

18. Le 21 février 2019, la DGTA décide de retirer ses décisions suspendues par le Conseil d'État et elle en informe les cinq Anciens Élèves par écrit²⁸.
19. Le 22 février 2019, la DGTA notifie de nouvelles décisions de refus d'octroi de la licence CPL(A) aux cinq Anciens Élèves, plus longuement motivées. Elle y expose à nouveau et en substance que, parce que le nombre de leurs « *heures de temps aux instruments* » n'atteint pas le minimum de 115 heures fixé par le point 9.e) de l'Appendice 3, elle ne peut pas délivrer une licence CPL(A) aux cinq Anciens Élèves²⁹.

²⁵ C.E., n° 243.659 du 11 février 2019, *JD c. État belge* ; C.E., n° 243.660 du 11 février 2019, *SH c. État belge* ; C.E., n° 243.661 du 11 février 2019, *LO c. État belge* ; C.E., n° 243.662 du 11 février 2019, *MB c. État belge* ; C.E., n° 243.663 du 11 février 2019, *OG c. État belge* (Pièce 25 des Anciens Élèves).

²⁶ Cf. art. 75, 76 et 85 du Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (*J.O.U.E.*, n° L 212 du 22 août 2018, page 1).

²⁷ Email du 15 février 2019 de l'EASA (Pièce 21 de l'État belge - traduction libre et non contestée de l'État belge).

²⁸ Courriers du 21 février 2019 de la DGTA (Pièces 22.1 à 22.5 de l'État belge).

²⁹ Courriers du 22 février 2019 de la DGTA (Pièces 23.1 à 23.5 de l'État belge ; Pièce 30 des Anciens Élèves).

Dans chaque nouvelle décision, la DGTA mentionne le décompte des heures de temps aux instruments suivies par chaque Ancien Élève, dont le total et le détail ont été établis sur la base des déclarations faites par l'École. Ce détail précise notamment les heures d'instruction au vol aux instruments, effectuées sur un simulateur de vol FNPT II.

Chaque nouvelle décision expose ensuite que les heures effectuées par l'Ancien Élève concerné sur un simulateur FNPT II, qui dépassent le « *maximum général de 55 heures* » de temps aux instruments au sol prévu par la première phrase du point 9 de l'Appendice 3, ne peuvent pas être prises en considération pour vérifier si le total de ses heures de temps aux instruments atteint le minimum de 115 heures fixé par le point 9.e) de l'Appendice 3.

Ceci conduit chaque fois la DGTA à conclure que l'Ancien Élève concerné n'atteint pas ce minimum et qu'il ne peut pas se voir délivrer une licence CPL(A).

La DGTA estime que ces nouvelles décisions suivent l'analyse formulée par l'EASA dans sa [Or. 13] réponse du 15 février 2019.

20. Le 26 février 2019, un représentant de la DG Mobility and Transport de la Commission européenne indique par écrit à l'avocat des cinq anciens Élèves que, compte tenu du litige en cours devant le Conseil d'État, de l'éventualité d'une question préjudicielle à la Cour de Justice de l'Union européenne et de la possibilité que la Cour de Justice invite la Commission à formuler des observations dans ce cadre, la Commission estime ne pas pouvoir communiquer son point de vue sur l'interprétation du point 9.e) de l'Appendice 3 aux Anciens Élèves³⁰.
21. Le 19 mars 2019, à nouveau saisi en référé par les cinq Anciens Élèves, le Conseil d'État se déclare incompétent pour connaître de leurs recours contre la décision de la DGTA du 22 février 2019³¹.

Ceci conduit les cinq Anciens Élèves à assigner l'État belge en référé devant le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (cf. ci-dessous).

22. Le 3 avril 2019, l'avocat de l'État belge informe par écrit l'avocat des cinq Anciens Élèves que les heures déclarées à la DGTA par l'École ne correspondent pas à celles figurant dans les carnets de vol des Anciens Élèves. Par ce même écrit, il lui communique un nouveau décompte des heures de temps aux

³⁰ Email du 26 février 2019 de la DG Mobility and Transport de la Commission européenne (Pièce 31 des Anciens Élèves).

³¹ C.E., n° 243.982 du 19 mars 2019, *OG c. État belge* ; C.E., n° 243.983 du 19 mars 2019, *MB c. État belge* ; C.E., n° 243.984 du 19 mars 2019, *SH c. État belge* ; C.E., n° 243.985 du 19 mars 2019, *LO c. État belge* ; C.E., n° 243.986 du 19 mars 2019, *JD c. État belge* (Pièce 37 des Anciens Élèves).

instruments devant, selon la DGTA, être effectuées par chacun des cinq Anciens Élèves pour atteindre le minimum de 115 heures requis³².

Ce nouveau décompte précise pour chacun des cinq Anciens Élèves un total et un détail revus **[Or. 14]** des heures de temps aux instruments, dont celles effectuées sur un simulateur de vol FNPT II.

23. Le 18 avril 2019, saisi en référé par les cinq Anciens Élèves, le Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles ordonne à la DGTA de leur délivrer une licence CPL(A) pour le 19 ou le 25 avril 2019 au plus tard, sous peine d'une astreinte de 2.000 EUR par jour de retard³³.

Cette décision a été exécutée par la DGTA (l'État belge).

Dans sa décision (commune aux cinq Anciens Élèves), le Président du Tribunal de première instance souligne, comme le Conseil d'État avant lui, que les exigences de la procédure en référé ne lui permettent pas de poser une question préjudicielle relative à l'interprétation du Règlement (UE) n° 1178/2011 ou à l'Appendice 3.

24. Par une citation du 31 mai 2019, l'État belge assigne les cinq Anciens Élèves et l'École devant la juridiction de renvoi.

Il s'agit de l'acte introductif du litige au principal.

25. Le 12 juin 2019, l'EASA écrit ce qui suit à la DGTA, qui l'avait à nouveau interrogée sur l'interprétation du point 9.e) de l'Appendice 3 :

« Merci pour votre email en rapport avec une procédure nationale belge pendante, et en particulier avec l'interprétation de l'appendice 3, point 9 (e) de l'annexe I (part FCL) du règlement 1178/2011 du 3 novembre 2011, tel que modifié.

*Notre compréhension des dispositions, tel qu'indiqué dans l'email qui vous a été envoyé le 15 février 2019, reste inchangée en ce que, quelle que soit la combinaison choisie, le total des heures effectuées dans un FNPT II ne peut être que de 40 heures. Avec les 15 heures pour le MCC, les 55 heures mentionnées sont atteintes et il ne peut plus être tenu compte d'autres temps aux instruments au sol pour l'octroi de la licence. Notre compréhension a été confirmée par les autres autorités compétentes des États membres, qui sont responsables de la mise en œuvre de la Réglementation de l'Union, **[Or. 15]** qui ont participé à la réunion "Aircrew technical advisory body" qui s'est tenue le 29 mai 2019.*

³² Email du 3 avril 2019 de Me DELMOTTE (Pièce 24 de l'État belge)

³³ Ordonnance du 18 avril 2019 du Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, siégeant en référé, R.G. n° 19/33/C, en cause de LO, OG, SH, MB et JD c. l'État belge (Pièce 44 de l'État belge ; Pièce 41 des Anciens Élèves).

Nous voudrions répéter qu'il est de la responsabilité des États membres de l'union de s'assurer de l'implémentation effective de ces dispositions, et EASA n'est pas en position et ne peut pas commenter les circonstances de ce cas particulier faisant l'objet d'une procédure judiciaire en Belgique. La politique de l'EASA, en tant qu'agence indépendante de l'Union européenne, est de demeurer neutre dans les procédures judiciaires et de n'intervenir aux côtés d'aucune partie.

Nous vous prions également de noter que notre interprétation du Règlement 1178/2011 est de nature technique et n'est pas légalement contraignante. La prérogative de fournir des interprétations légalement contraignantes des règlements européens est réservée de manière ultime à la CJUE »³⁴.

26. Le 8 août 2019, saisie d'un appel de l'État belge, la Cour d'appel de Bruxelles, siégeant en référé, confirme la décision du 18 avril 2018 du Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles³⁵.

La Cour d'appel souligne en outre dans son arrêt que :

« 29[bis]. Cette disposition [= le point 9.e) de l'Appendice 3] ne dit pas à quelle formation doivent être affectées les 10 heures restantes des 50 heures d'instruction au vol aux instruments, après déduction des 40 heures maximum dans un simulateur (point [9.]e)3)).

Par ailleurs, dans les 115 heures de temps aux instruments, elle ne détermine pas l'affectation des 30 heures restantes, après déduction des 20, 15 et 50 heures [respectivement point 9.e)l), 2) et 3)] qu'elle répartit en précisant qu'il s'agit de minima »³⁶ ; et que

*« 33. Ainsi que le constatent les [Anciens Élèves], la DGTA se fonde sur une nouvelle interprétation de la réglementation en cause puisque, avant les refus litigieux, elle n'a pas remis en cause le temps de formation aux instruments au vol au sein de [l'École], Par ailleurs, sa nouvelle interprétation fluctue et enfin, elle repose sur une disposition réglementaire qui est prima facie imprécise (point 29[bis] ci-dessus). **[Or. 16]***

34. Chaque partie admet que la CJUE a seule la compétence de donner une interprétation obligatoire et uniforme pour tous les États de l'Union au Règlement en cause (...)

³⁴ Email du 12 juin 2019 de l'EASA (Pièce 25 de l'État belge - traduction libre et non contestée de l'État belge).

³⁵ Arrêt du 8 août 2019 de la Cour d'appel de Bruxelles, siégeant en référé, R.G. n° 2019/KR/18, en cause de l'État belge c. LO, OG, SH, MB et JD (Pièce 45 de l'État belge ; Pièce 41 des Anciens Élèves).

³⁶ Arrêt du 8 août 2019, cité à la note de bas de page précédente, point 29, page 15.

Dans l'attente d'une saisine de la CJUE par le juge du fond ou d'un jugement de celui-ci, la cour estime justifié d'aménager une situation d'attente pendant laquelle les [Anciens Élèves] peuvent conserver le bénéfice des licences qui leur ont été octroyées sur injonction du premier juge, sans subir des heures de formation complémentaire et sans devoir se soumettre à un nouveau test final.

En effet, ils ont suivi avec succès, pendant deux ans, une formation coûteuse auprès d'un organisme de formation agréé et contrôlé par des instances indépendantes ; cette formation conforme à des manuels approuvés par la DGTA est, de ce fait, apparemment conforme (...) au règlement UE précité.

La DGTA ne prouve pas, avec une apparence suffisante, que sa nouvelle interprétation du Règlement (UE) n°1178/2011 serait exacte, ni qu'elle justifierait les exigences qu'elle émet à l'égard des [cinq Anciens Élèves] (...)»³⁷.

27. Le 2 octobre 2019, la DGTA a délivré une licence CPL(A) à OP, seul des Anciens Élèves à ne pas avoir participé aux procédures résumées ci-dessus³⁸. Cette licence lui a été délivrée à titre provisoire, OP se trouvant dans une « *situation comparable* » à celle des cinq Anciens Élèves ayant participé à ces procédures et la DGTA estimant devoir le traiter de la même manière que ces derniers³⁹.

OP a été assigné devant la juridiction de renvoi par une citation du 20 décembre 2019.

Sous réserve de questions de procédure interne qui n'intéressent pas les questions préjudicielles, OP se trouve actuellement dans la même situation que les cinq autres Anciens Élèves : il est représenté par les mêmes avocats et formule les mêmes demandes reconventionnelles qu'eux; par ailleurs, l'État formule à son encontre la même [Or. 17] demande de restitution de la licence CPL(A) qu'envers les cinq autres Anciens Élèves.

F. OBJET DU LITIGE AU PRINCIPAL

28. L'État belge demande à la juridiction de renvoi de :

« *Avant dire droit,*

- *poser les questions préjudicielles suivantes à la Cour de justice de l'Union européenne :*

³⁷ Arrêt du 8 août 2019, précité, points 33-34, pages 19-20.

³⁸ Citation du 27 décembre 2019, signifiée à OP à la demande de l'État belge, page 6 ; Conclusions des Anciens Élèves, point 2, page 3.

³⁹ Courrier du 24 septembre 2019 de la DGTA (Pièce complémentaire 2 de l'État belge).

- o *"1) L'article 9 de l'appendice 3 de l'annexe I 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, permet-il de prendre en compte, pour le calcul des 115 heures de temps aux instruments visées sous e), 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 sous e), 2) et en sus du maximum de 40 heures d'instruction au vol aux instruments effectuées en FNPT II, visée sous e), 3, ii, soit plus de 55 heures de temps aux instruments au sol ?*
- o *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 ?*
- o *3) En cas de réponse négative, aux deux questions ci-dessus, le point 10 de l'appendice 3 de l'annexe I du même règlement permet-il que la licence 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 ?" ;*
- *Dire pour droit qu'il n'y a pas lieu de poser la question préjudicielle suggérée par les cinq premiers défendeurs ;*

Au fond :

- *Condamner les [cinq premiers] défendeurs à restituer leur licence CPL(A) octroyée les 19 avril 2019 (SH) et 23 (LO, OG et JD) et 24 avril 2019 (MB) en exécution de l'ordonnance du Président du Tribunal de première instance (RG. 19/33/C) du 18 avril 2019 à la DGTA dans les 24 heures de la signification du jugement à intervenir;*
- *Dire pour droit que la formation des [cinq premiers] défendeurs doit être complétée par des heures de formation aux instruments effectuées dans un aéronef, à concurrence des heures mentionnées, pour chacun d'entre eux, dans les tableaux communiqués le 3 avril 2019 ;*
- *Dire pour droit que les licences, pour autant que les autres conditions légales de [Or. 18] leur octroi soient réunies, ne pourront être délivrées aux cinq premiers défendeurs qu'après qu'ils aient complété leur formation par les heures de vol mentionnées, pour chacun d'entre eux, dans les tableaux communiqués le 3 avril 2019, et repassé la partie de l'examen pratique (skill test) aux instruments ;*

- *Dire pour droit que les demandes reconventionnelles, en ce compris les demandes d'indemnité pour procédure téméraire et vexatoire des [cinq premiers] défendeurs ne sont pas fondées, et en débouter les défendeurs ;*
 - *Dire pour droit que la demande des [cinq premiers] défendeurs (...) d'infliger [à l'État belge] une amende civile de 2.500 EUR en application de l'art. 780bis du code judiciaire est irrecevable ;*
 - *Condamner [l'École] à payer [à l'État belge] une indemnité de procédure d'un montant de 1.440 EUR, sous réserve de majoration ou de minoration en cours d'instance ;*
 - *Condamner les cinq premiers défendeurs à payer [à l'État belge] une indemnité de procédure d'un montant de 3.000 EUR ;*
 - *Dire pour droit que le jugement sera exécutoire par provision nonobstant tout recours, en ce compris en cas de condamnation par défaut ;*
 - *Dire pour droit que le jugement à intervenir sera opposable à [l'École] ;*
 - *[Dire le jugement à intervenir commun et opposable à OP ⁴⁰] »⁴¹.*
29. Les Anciens Élèves (à savoir les cinq premiers défendeurs et OP, sixième défendeur) demandent quant à eux à la juridiction de renvoi de :
- *« Premièrement*
 - o *à titre principal :*
 - *annuler les décisions refus de la DGTA datées du 22 février 2019 et portant la référence LA/L-PEL/PHD/LV/JF/20190222, et par lesquelles celle-ci refuse d'accorder aux cinq premiers Défendeurs leurs licences de pilote CPL(A) (Commercial pilote Licence) leur permettant d'accéder à la profession de pilote ainsi que la décision datée du 24 septembre 2019 et portant référence LA/L- PEL/PHD/LV/1F/20190923 par laquelle la DGTA refuse d'accorder à OP sa licence de pilote CPL(A),*
 - *confirmer l'octroi des licences CPL(A) aux cinq premiers Défendeurs par la DGTA ordonnée par l'Ordonnance de référé portant le numéro de rôle 19/33/C, ainsi que l'octroi de la licence CPL(A) de OP du 2 octobre 2019, mais cette fois-ci à titre définitif, [Or. 19]*

⁴⁰ Citation du 27 décembre 2019, signifiée à OP à la demande de l'État belge.

⁴¹ Conclusions de l'État belge, pages 86-87.

- o *à titre subsidiaire,*
 - *ordonner à la DGTA [lire : l'État belge] d'octroyer, à titre définitif, sous peine d'une astreinte de 2.000 € par jour de retard et par Défendeur, leurs licences CPL(A) aux Défendeurs dès que ceux-ci ont ou auront complété l'ensemble des heures de formation en vol qui, selon la DGTA, manquent,*
 - *condamner la DGTA [lire : l'État belge] à rembourser aux Défendeurs les frais et charges engendrés par ces heures supplémentaires, à hauteur du montant des factures de l'école de formation, ce remboursement devant intervenir dans les 5 jours ouvrables de la présentation de la facture.*
- *Deuxièmement, condamner la DGTA [lire : l'État belge] à indemniser les préjudices subis par les cinq premiers Défendeurs du fait du comportement fautif de cette dernière, à hauteur de 60.750 €. Déclaré que le cas de OP est réservé sur ce point, celui-ci n'ayant été cité en déclaration de jugement commun que fin décembre 2019.*
- *Troisièmement, condamner la DGTA [lire : l'État belge] à indemniser les [six premiers] Défendeurs du fait de son comportement téméraire et vexatoire à hauteur de 30.000 € (soit 5.000 € par Défendeur) et à payer une amende civile de 2.500 € en vertu de l'article 780bis du Code judiciaire*
- *Quatrièmement*
 - o *à titre principal, refuser de poser les questions préjudicielles proposées par la DGTA [lire : l'État belge] car l'interprétation des dispositions du Règlement 1178/2011 concernée ne présentant aucune difficulté et que celles-ci n'auraient aucune incidence sur l'issue du présent litige.*
 - o *à titre subsidiaire, poser également une question préjudicielle à la Cour de Justice de l'Union européenne formulée comme suit : "4) En cas de réponse positive [lire : négative] à Tune des trois premières questions, l'interprétation donnée par la Cour de Justice de l'Union européenne devra-t-elle être modulée dans le temps afin de ne s'appliquer qu'aux personnes demandant l'octroi d'une licence CPL(A) et ayant débuté leur formation après la date de l'arrêt rendu par la Cour de justice, et ce afin de sauvegarder les principes fondamentaux de sécurité juridique et de non-discrimination ",*
- *Cinquièmement, condamner la DGTA [lire : l'État belge] à payer aux [six premiers] Défendeurs une indemnité de procédure d'un montant de 1.440 €,*

sous réserve de majoration ou minoration en cours d'instance, ainsi qu'aux entiers dépens »⁴².

30. Enfin, l'École demande à la juridiction de renvoi de rejeter les demandes de l'État belge [Or. 20] comme non fondées et de condamner ce dernier aux dépens (non liquidés)⁴³.

G. MISE HORS CAUSE DE LA DGTA

31. L'acte introductif d'instance du litige au principal (citation du 31 mai 2019) a été signifié au nom de l'État belge et au nom de la DGTA.

Toutefois, l'État belge reconnaît lui-même que la DGTA n'a pas la personnalité juridique⁴⁴ et que, en définitive, celle-ci ne peut agir en justice qu'à travers lui.

La DGTA sera donc mise hors cause dans le cadre du litige au principal.

H. RAISONS QUI CONDUISENT LA JURIDICTION DE RENVOI À INTERROGER LA COUR DE JUSTICE

32. Le Règlement (UE) n° 1178/2011 (y compris le point 9 de l'Appendice 3) est directement applicable en Belgique⁴⁵.

Il est au cœur du litige au principal, puisque l'application ou l'interprétation du point 9 de l'Appendice 3 est indispensable afin que la juridiction de renvoi puisse déterminer si :

- les Anciens Élèves ont effectué un nombre d'heures aux instruments suffisant pour conserver leurs licences CPL(A) ou non ;
- la DGTA a correctement appliqué le Règlement (UE) n° 1178/2011 dans le cadre de sa mission d'autorité nationale de contrôle ou non, exposant le cas échéant l'État belge à une mise en cause de sa responsabilité envers les Anciens Élèves et à leur devoir d'éventuels dommages et intérêts ; et si [Or. 21]
- l'École a correctement appliqué ce même règlement dans le cadre de sa mission d'organisme de formation agréé (ATO). À cet égard, il reviendra notamment à la juridiction de renvoi de déterminer, d'une part, si les manuels 2014 et 2016 de l'École, approuvés par la DGTA, étaient

⁴² Conclusions des Anciens Élèves, pages 73-74.

⁴³ Conclusions de l'École, page 44.

⁴⁴ Citation du 31 mai 2019, p. 22 ; Conclusions de l'État belge, page 1.

⁴⁵ Art. 288 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

conformes au Règlement (UE) n° 1178/2011 et, d'autre part, s'ils ont été correctement appliqués par l'École⁴⁶.

33. À la date de la présente demande de décision préjudicielle, la Cour de Justice n'a rendu aucun arrêt sur l'interprétation du point 9 de l'Appendice 3⁴⁷.
34. Seule l'interprétation de la Cour de Justice paraît susceptible de trancher de manière définitive les débats existant à ce propos entre les parties.

Les courriers du 15 février 2019 et du 12 juin 2019 de l'EASA (cf. ci-dessus, resp. n° 17 et n° 25) sont relativement laconiques et ils n'ont pas permis de régler ces débats. L'avis de proposition de modification 2017-13 de l'EASA, évoqué au cours des débats devant la juridiction de renvoi, non plus⁴⁸.

La Commission européenne a estimé ne pas pouvoir faire connaître son point de vue sur l'interprétation du point 9 de l'Appendice 3 par un autre biais que les observations soumises à la Cour de Justice dans le cadre d'une demande de décision préjudicielle (n° 20).

L'État belge soutient que « *d'autres écoles en Europe adoptent la même lecture de la [Or. 22] réglementation* » que la DGTA⁴⁹, alors que les Anciens Élèves affirment que l'interprétation adoptée par la DGTA serait isolée⁵⁰.

Enfin, l'interprétation de la règle de droit en cause adoptée par le Président du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles et par la Cour d'appel de Bruxelles, siégeant tous deux en référé, n'a apporté aucun apaisement. Ces décisions prises en référé sont purement provisoires⁵¹ et ne lient pas la juridiction

⁴⁶ La DGTA reprochant notamment à l'École « *deux modifications occultes* » de son manuel (Conclusions de l'État belge, point 114, page 63) ; celles-ci sont contestées (Conclusions de l'École, point 8, page 9 ; Conclusions des Anciens Élèves, points 131-138, pages 39-42).

⁴⁷ D'après une consultation du site internet Eur-Lex et du site internet de la Cour de Justice, à la date du présent jugement, seuls deux(2) arrêts avaient été rendus par la Cour sur l'interprétation du Règlement (UE) n° 1178/2011 : C.J.U.E., 5 juillet 2017, *Werner Fries c. Lufthansa CityLine GmbH*, C-190/16, ECLI:EU:C:2017:513 ; C.J.U.E., 7 novembre 2019, *Gennaro Cafaro c. DQ*, C-396/18, ECLI:EU:C:2019:929. Ces arrêts ne concernent pas l'interprétation de l'Appendice 3.

⁴⁸ Cf. les lectures opposées des parties dans : Conclusions de l'État belge, point 76, page 47 ; Conclusions des Anciens Élèves, point 94, page 29.

⁴⁹ Conclusions de l'État belge, point 94, pages 53-54 (avec renvoi aux sites internet d'écoles établies en France, Italie, Grèce, Lituanie et Royaume-Uni).

⁵⁰ Conclusions des Anciens Élèves, points 95-100, pages 30-31, évoquant l'interprétation retenue par « *d'autres écoles belges* » et par le « *CAE Oxford* », ainsi que par l'autorité de contrôle irlandaise.

⁵¹ Art. 584, al. 1, du Code judiciaire : « *Le président du tribunal de première instance statue au provisoire dans les cas dont il reconnaît l'urgence, en toutes matières, sauf celles que la loi soustrait au pouvoir judiciaire* ».

de renvoi, qui statue sur le fond⁵² Elles auraient pu instaurer une situation convenant aux différentes parties, qui serait alors devenue définitive en fait; le litige soumis à la juridiction de renvoi montre cependant que cette situation demeure contestée.

Il y a donc tout lieu de penser que, si la juridiction de renvoi n'interroge pas la Cour de Justice, l'interprétation du point 9 de l'Appendice 3 qu'elle retiendra sera contestée dans le cadre d'une procédure d'appel et la juridiction d'appel compétente sera alors contrainte d'interroger la Cour de Justice. Il est dans l'intérêt de toutes les parties d'éviter une telle perte de temps et il convient, dans l'administration d'une bonne justice, de demander dès à présent une décision préjudicielle à la Cour de Justice.

35. Surabondamment, au-delà des intérêts économiques de chaque partie au litige au principal⁵³, voire de tiers intéressés établis en Belgique ou dans d'autres États membres, [Or. 23] l'interprétation du Règlement (UE) n° 1178/2011 intéresse la « *sécurité de l'aviation civile en Europe* »⁵⁴.

Ceci justifie également d'interroger la Cour de Justice.

36. L'État belge estime qu'il n'y a pas lieu de poser la question préjudicielle suggérée par les Anciens Élèves (reproduite ci-dessus, au n°29) au motif qu'il ne s'agirait « *pas d'une question préjudicielle en interprétation* », mais il concède que « *la question des effets de l'arrêt dans le temps devra, le cas échéant, être plaidée devant la CJUE* »⁵⁵.

En outre, il y a lieu d'observer que, dans l'affaire citée par les Anciens Élèves à l'appui de leur suggestion de question préjudicielle, la juridiction allemande elle-même avait expressément interrogé la Cour de Justice sur l'effet de sa décision préjudicielle dans le temps⁵⁶.

Dans ces conditions, la juridiction de renvoi ne voit aucun motif de ne pas poser d'emblée la question suggérée par les Anciens Élèves.

⁵² Art. 1039 du Code judiciaire : « *Les ordonnances sur référé ne portent préjudice au principal (...)* ».

⁵³ Essentiellement: leur carrière de pilote, pour les Anciens Élèves; son activité, pour l'École; les éventuelles indemnités que les Anciens Élèves lui réclament, pour l'État belge.

⁵⁴ Considérant 1 du Règlement (UE) n° 1178/2011.

⁵⁵ Conclusions de l'État belge, point 202, page 85.

⁵⁶ CJ.U.E., 13 décembre 2018, Torsten Hein contre Albert Holzkamm GmbH & Co. KG, C-38517, ECLI:EU:C:2018:1018, cf. spéc. point 20 : « *En cas de réponse affirmative à la première question : le principe de sécurité juridique, principe général du droit de l'Union, et le principe de non-rétroactivité imposent-ils de limiter dans le temps la possibilité pour tous les intéressés de se prévaloir de l'interprétation que la Cour fera dans son arrêt préjudiciel des dispositions de l'article 31 de la Charte et de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 2003/88 (...)* ? ».

37. Enfin, le libellé des trois questions préjudicielles suggérées par l'État belge et celui de la question suggérée par les Anciens Élèves ne sont contestés par aucune partie. La juridiction de renvoi considère qu'ils sont pertinents. Sous réserve de quelques modifications de pure forme, ces questions seront donc posées telles quelles à la Cour de Justice (cf. ci-dessous). **[Or. 24]**

I. ANNEXES À LA PRÉSENTE DEMANDE DE DÉCISION PRÉJUDICIELLE

38. Selon le point 20 des recommandations de 2016 de la Cour de Justice⁵⁷, la question préjudicielle « *doit être accompagnée de tous les documents pertinents et, notamment, (...) du dossier de l'affaire au principal ou d'une copie de celui-ci* ».

Par conséquent, le présent jugement sera adressé au greffe de la Cour de Justice avec, en annexe :

- 1) une copie de l'acte introductif d'instance, à savoir la citation du 31 mai 2019 signifiée à cinq Élèves et à l'École ;
- 2) une copie de la citation du 27 décembre 2019, signifiée à OP ;
- 3) une copie des dernières conclusions de synthèse déposées par chaque partie, à savoir :
 - o les conclusions du 16 décembre 2019 de l'État belge (91 pages),
 - o les conclusions du 22 janvier 2020 des six Anciens Élèves (LO e.a.) (77 pages) et
 - o les conclusions du 15 janvier 2020 de l'École (BLUTAIL FLIGHT SCHOOL S.A.) (39 pages) ; et
- 4) l'original du dossier de pièces déposé par chaque partie (l'inventaire de chacun de ces dossiers de pièces figurant à la fin des conclusions déposées par chaque partie), à savoir :
 - o un (1) classeur vert à anneaux (46 pièces) et un (1) petit classeur vert clair jaunâtre à anneaux pour l'État belge (dossier complémentaire de 5 pièces) ;
 - o deux (2) classeurs noirs à anneaux pour les six Anciens Élèves (LO e.a.) (54 pièces) ; et

⁵⁷ Recommandations de 2016 de la Cour de Justice de l'Union européenne à l'attention des juridictions nationales, relatives à l'introduction de procédures préjudicielles (*J.O.U.E.*, n° C 439 du 25 novembre 2016, page 1).

- o un (1) dossier cartonné vert bleuâtre pour l'École (BLUTAIL FLIGHT SCHOOL S.A.) (14 pièces). **[Or. 25]**

J. DÉCISION – QUESTIONS PRÉJUDICIELLES

Compte tenu des motifs exposés ci-dessus, le Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, statuant contradictoirement :

- met la DGTA hors cause ;
 - déclare l'action de l'État belge recevable ;
 - avant dire droit, décide de poser les quatre (4) questions préjudicielles suivantes à la Cour de Justice de l'Union européenne :
- 1) Le point 9 de la sous-partie A de l'appendice 3 de l'annexe I 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, permet-il, pour le calcul des 115 heures de temps aux instruments visées au point 9.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 point 9.e).2) et en sus du maximum de 40 heures d'instruction au vol aux instruments effectuées en FNPT II, visée au point 9.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 point 10 de l'appendice 3 de la sous-partie A 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 de Justice 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 de justice ?

- dit que le présent jugement est à adresser au greffe de la Cour de Justice accompagné des annexes visées au n° 38 du présent jugement ;
- renvoie le présent litige au rôle particulier ; et **[Or. 26]**
- sursoit à statuer sur le surplus, y compris sur les dépens.

Ainsi jugé et prononcé à l'audience publique de la 4^{ème} chambre du Tribunal de première instance francophone de Bruxelles, le **12 février 2020** où étaient présents et siégeaient :

M. Thierry DELVAUX, juge unique

Assisté de Mme Leila KHALED, greffier