

**Sag C-413/20****Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement****Dato for indlevering:**

2. september 2020

**Forelæggende ret:**

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgien)

**Afgørelse af:**

12. februar 2020

**Sagsøger:**

État belge

**Sagsøgte:**

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

**1. Tvistens baggrund og de faktiske omstændigheder**

- 1 Direction générale Transport Aérien (Generaldirektoratet for Luftfart, herefter »DGTA«) er en forvaltning under den belgiske stat, som bl.a. fører tilsyn med pilotuddannelsen og udsteder pilotcertifikater.
- 2 De sagsøgte er tidligere elever i Bluetail Flight School, der er behørigt godkendt, og hvis uddannelsesprogrammer er godkendt af DGTA.

- 3 Efter at have afsluttet deres uddannelse og bestået den afsluttende praktiske prøve ansøgte de i slutningen af 2018 om et erhvervsmæssigt pilotcertifikat, CPL(A) (Commercial pilote Licence (Airplane)).
- 4 Den 15. januar 2019 gav DGTA afslag på deres ansøgning om certifikat med den begrundelse, at deres uddannelse ikke havde opfyldt kravet om mindst 115 timers »instrumenttid«.
- 5 Den 11. februar 2019 udsatte Conseil d'État, i en sag om foreløbige forholdsregler, gennemførelsen af denne afgørelse om afslag på grund af manglende begrundelse <sup>1</sup>.
- 6 Den 22. februar 2019 meddelte DGTA de sagsøgte en ny afgørelse om afslag på udstedelse af CPL(A)-certifikat, hvori DGTA redegjorde for grundene til afslaget.
- 7 Da Conseil d'État erklærede sig inkompetent, indbragte de tidligere elever sagen for den civile domstol, som ligeledes efter anmodning om foreløbige forholdsregler ved kendelse af 18. april 2019 pålagde DGTA at udstede CPL(A)-certifikaterne.
- 8 Cour d'appel de Bruxelles stadfæstede denne kendelse om foreløbige forholdsregler ved dom af 8. august 2019.
- 9 État belge (DGTA) har forelagt sagen for den forelæggende ret med henblik på, at den træffer afgørelse vedrørende realiteten.

## **2. Retsforskrifter**

*Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (som ændret frem til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1974 af 14. december 2018 om ændring af forordning (EU) nr. 1178/2011)*

- 10 Bilag I har, for så vidt det her er relevant, følgende ordlyd:

»**SUBPART A**

**GENERELLE KRAV**

[...]

<sup>1</sup> – Jf. bl.a. Conseil d'États dom nr. 653 659, offentliggjort på <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

## FCL.010 Definitioner

I denne del forstås ved:

[...]

»grundlæggende instrumenttræningsanordning (BITD)« jordbaseret træningsanordning, som repræsenterer en flyveelevs plads i et luftfartøj i en flyvemaskineklasse. BITD'en kan anvende skærbaserede instrumentpaneler og fjederbelastede styreanordninger, der tilsammen udgør en træningsplatform for som minimum de proceduremæssige aspekter af instrumentflyvning

[...]

»instruktionstid med dobbeltstyring«: flyvetid eller instrumenttid på jorden, hvor en person modtager flyveinstruktion fra en behørigt autoriseret instruktør

[...]

»FFS« (Full Flight Simulator): en kopi i naturlig størrelse af cockpittet i et luftfartøj af bestemt type eller fabrikat, model og serie, omfattende den nødvendige sammenkobling af udstyr og computerprogrammer for at repræsentere det pågældende luftfartøjs funktioner under operation på jorden og i luften og omfattende et visuelt system, der giver et billede af udsyn fra cockpittet, samt et system, der ved bevægelse af simulatoren illuderer de forskellige kræfters påvirkning af luftfartøjet

[...]

»flyvetræningsanordning« (FTD): en kopi i naturlig størrelse af en specifik luftfartøjstypes instrumenter, udstyr, paneler og manøvreorganer i et åbent eller lukket cockpit, omfattende den nødvendige sammenkobling af udstyr og computerprogrammer for at repræsentere luftfartøjet under operation på jorden og i luften i den udstrækning, systemerne er installeret i flyvetræningsanordningen. Der kræves ikke et system, der ved bevægelse af simulatoren illuderer de forskellige kræfters påvirkning af luftfartøjet, eller et visuelt system, med undtagelse af FTD-niveau 2 og 3 for helikoptere, hvor der kræves visuelle systemer

»flyve- og navigationsproceduretræner« (FNPT): en træningsanordning, som repræsenterer cockpitmiljøet, omfattende den nødvendige sammenkobling af udstyr og computerprogrammer for at repræsentere en luftfartøjstype eller -klasse i flyveoperationer i et sådant omfang, at systemerne synes at fungere som i et luftfartøj

[...]

»instrumentflyvetid«: den tid, hvor en pilot kontrollerer et luftfartøj under flyvning udelukkende med reference til instrumenter

»instrumenttid på jorden«: den tid, hvor en pilot modtager instruktion i simuleret instrumentflyvning i flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD)

»instrumenttid«: instrumentflyvetid eller instrumenttid på jorden

[...]

»samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer« (MCC): en situation, hvor flyvebesætningen fungerer som et team af medlemmer, der samarbejder under luftfartøjschefens ledelse

[...]

»luftfartøjschef« (PIC): den pilot, der er udpeget til at have ledelsen og ansvaret for sikkerheden under flyvningen

[...]

»praktisk prøve«: demonstration af færdigheder med henblik på udstedelse af et certifikat eller en rettighed, herunder en sådan mundtlig prøve, som måtte være påkrævet

[...]

»luftfartøjschefelev« (SPIC): en flyveelev, der fungerer som luftfartøjschef på en flyvning med instruktør, hvor instruktøren kun observerer flyveeleven og ikke påvirker eller kontrollerer luftfartøjets flyvning

[...]

### **Tillæg 3**

#### **Træningskurser for udstedelse af et CPL og et ATPL**

1. I dette tillæg beskrives kravene til de forskellige typer træningskurser med henblik på udstedelse af et CPL [...].

[...]

4. Kurset skal omfatte:

[...]

b) visuel flyvetræning og instrumentflyvetræning

[...]

## A. Integreret ATP-kursus – Flyvemaskiner

### GENERELT

[...]

### FLYVETRÆNING

9. Flyvetræningen, bortset fra typerrettighedstræning, skal omfatte i alt mindst 195 timer, som skal indbefatte alle midtvejsprøver, hvoraf op til 55 timer på hele kurset kan være instrumenttid på jorden. Inden for de i alt 195 timer skal ansøgere mindst fuldføre:

- a) 95 timers dobbeltstyringsinstruktion, hvoraf 55 timer kan være instrumenttid på jorden
- b) 70 timer som luftfartøjschef, herunder VFR-flyvning [o.a.: visuelflyveregler] og instrumentflyvetid som luftfartøjschefelev. Instrumentflyvetiden som luftfartøjschefelev medregnes kun som flyvetid som luftfartøjschef med op til højst 20 timer
- c) 50 timers rundflyvning som luftfartøjschef, herunder en VFR-rundflyvning på mindst 540 km (300 NM), hvor der skal foretages fuldt stop på to andre flyvepladser end afgangsflyvepladsen
- d) fem timers flyvetid om natten, herunder tre timers dobbeltstyringsinstruktion, som omfatter mindst én times rundflyvningsnavigation og fem solostarter og fem sololandinge med fuldt stop
- e) 115 timers instrumenttid, som omfatter mindst:
  - 1) 20 timer som luftfartøjschefelev
  - 2) 15 timers MCC, hvor der kan anvendes en FFS eller FNPT II
  - 3) 50 timers instrumentflyveinstruktion, hvoraf op til:
    - i) 25 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT I eller
    - ii) 40 timer kan være instrumenttid på jorden i en FNPT II, FTD 2 eller FFS, hvoraf op til 10 timer kan fuldføres i en FNPT I.

En ansøger, som har et kursusbevis fra det grundlæggende instrumentflyvemodul, godskrives op til 10 timer i forhold til den krævede instrumentinstruktionstid. De timer, der er fuldført i en BITD, godskrives ikke.

- f) fem timer, som skal udføres på en flyvemaskine, der er certificeret til befordring af mindst fire personer, og som har en propel med variabel pitch og optrækkeligt understel.

### **PRAKTISK PRØVE**

10. Når ansøgeren har gennemført den relevante flyvetræning, skal denne tage den praktiske CPL(A)-prøve på enten en enmotoret eller en flermotoret flyvemaskine samt den praktiske IR-prøve på en flermotoret flyvemaskine.«

### **3. Parternes standpunkter**

#### **1. *État belge (DGTA)***

- 11 Ifølge État belge har de sagsøgte ikke fuldført mindst 115 timers instrumenttid under deres træning. Der kan ikke ved beregningen af den instrumenttid, der kræves i forordningens tillæg 3, punkt 9, litra e), tages hensyn til timer fuldført i en FNPT II-simulator, som overstiger det »generelle maksimum på 55 timers« instrumenttid på jorden, jf. tillæg 3, punkt 9, første punktum.
- 12 État belge har bl.a. henvist til den analyse, som Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (herefter »EASA«) fremsendte til État belge den 15. februar 2019: »Uanset hvilken kombination der vælges, kan den samlede tid i en FNPT II ikke overstige 40 timer. Med de 15 timers MCC er de i punkt 9 anførte 55 timer opnået, og der kan ikke tages hensyn til flere timers instrumenttid på jorden med henblik på udstedelse af et certifikat«. EASA bekræftede denne ordlyd den 12. juni 2019.
- 13 État belge har derfor nedlagt påstand om, at Domstolen først forelægges de nedenfor anførte tre første præjudicielle spørgsmål, og – hvad angår realiteten – om, at de tidligere elever pålægges at tilbagelevere deres CPL(A)-pilotcertifikat, at det fastslås, at det først kan udstedes til de sagsøgte, efter at de har suppleret deres træning med instrumenttræningstimer, fuldført i et luftfartøj, og taget den del af den praktiske prøve, der vedrører instrumenter, om.

#### **2. *De tidligere elever***

- 14 De tidligere elever har anfægtet DGTA's opgørelse af instrumenttimerne. De er af den opfattelse, at DGTA anvender en ny fortolkning af forordningen, eftersom DGTA før det omtvistede afslag ikke rejste tvivl om den tid, der var afsat til instrumenttræning i Bluetail Flight School, og at den nye fortolkning ikke er stabil.
- 15 Ifølge de tidligere elever gælder det maksimum på 40 timers instrumenttid på jorden, som er fastsat i punkt 9, litra e), nr. 3), ii), kun i forhold til de 50 timers

*instrumentflyveinstruktion, men ikke i forhold til samtlige 115 timers instrumenttid.*

- 16 De har i det væsentlige nedlagt påstand om, at det fastslås, at den udstedelse af certifikater, som blev pålagt i sagen om foreløbige forholdsregler, stadfæstes, og subsidiært at Domstolen forelægges det nedenfor anførte fjerde spørgsmål.

#### **4. Rettens vurdering**

- 17 Betingelserne for udstedelse af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat »CPL(A)« er fastsat i forordning (EU) nr. 1178/2011.
- 18 I forordningens bilag I, subpart A, tillæg 3, fastsættes indholdet af det kursus, der skal gennemføres for at opnå dette certifikat. Punkt 9 heri giver dog anledning til tvivl med hensyn til beregningen af instrumenttid.
- 19 Retten gør i denne henseende opmærksom på, at cour d'appel i sin dom af 8. august 2019 bemærkede, at der er gråzoner i tillæg 3, punkt 9, litra e). For det første: Til hvilken træning skal de 10 timer, der resterer af de 50 timers instrumentflyveinstruktion, efter at de højst 40 tilladte timer i en simulator er fratrukket (punkt 9, litra e), nr. 3), henregnes? Og hvortil skal de 30 timer, der resterer af de 115 timers instrumenttid, efter at de i punkt 9, litra e), nr. 1, 2) og 3), omhandlede 20, 15 og 50 timer er fratrukket, henregnes?
- 20 Retten finder EASA's skrivelser af 15. februar 2019 og 12. juni 2019 forholdsvis kortfattede, og de har ikke gjort det muligt at løse parternes uenighed.
- 21 Den bemærker, at Europa-Kommissionen kun ser sig i stand til at tilkendegive sit synspunkt vedrørende fortolkningen af punkt 9 i tillæg 3 i form af bemærkninger til en anmodning om præjudiciel afgørelse, der er forelagt Domstolen.

#### **5. Præjudicielle spørgsmål**

- 22 Retten har besluttet at forelægge de fire præjudicielle spørgsmål, som parterne har foreslået:
- 1) Giver tillæg 3, subpart A, punkt 9, i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 mulighed for, med henblik på beregningen af de i punkt 9, litra e), omhandlede 115 timers instrumenttid, at tage hensyn til træningstimer gennemført ved en flyvesimulator FNPT II (instrumenttid på jorden) ud over de i punkt 9, litra e), nr. 2), omhandlede 15 timers MCC og ud over det i punkt 9 litra e), nr. 3, ii), omhandlede maksimum på 40 timers instrumentflyveinstruktion gennemført i en FNPT II, dvs. over 55 timers instrumenttid på jorden?

- 2) Har det betydning for besvarelsen af spørgsmål 1, om de timer, der er gennemført ud over de ovennævnte 15 og 40 timer, er MCC-timer eller timer med anden form for simulatortræning?
- 3) Såfremt de to første spørgsmål besvares benægtende, giver tillæg 3, subpart A, punkt 10, i bilag I til nævnte forordning da mulighed for, at der kan udstedes CPL(A)-certifikat, efter at pilotkandidaterne har suppleret deres træning med et tilstrækkeligt antal timer i et luftfartøj, uden at den praktiske prøve vedrørende instrumentflyvning tages om?
- 4) Såfremt de tre første spørgsmål besvares benægtende, kræver det almindelige retssikkerhedsprincip da, at Domstolens fortolkning af den pågældende retsregel begrænses tidsmæssigt, således at den f.eks. kun anvendes på pilotkandidater, der ansøger om et CPL(A)-certifikat, og som har påbegyndt deres træning med henblik på at erhverve et sådant certifikat efter datoen for afsigelsen af Domstolens dom?