

**Sprawa C-413/20****Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 98 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości****Data wpływu:**

2 września 2020 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**Tribunal de première instance francophone de Bruxelles  
[francuskojęzyczny sąd pierwszej instancji w Brukseli (Belgia)]**Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

12 lutego 2020 r.

**Strona powodowa:**

Państwo belgijskie

**Strona pozwana:**

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

**1. Przedmiot i okoliczności sporu**

- 1 Direction générale Transport Aérien (dyrekcja generalna ds. transportu lotniczego, zwana dalej „DGTA”) jest organem administracyjnym państwa belgijskiego, który nadzoruje, między innymi, szkolenie pilotów i wydaje licencje pilota samolotów.

- 2 Pozwani są dawnymi uczniami szkoły Bluetail Flight School, która posiada odpowiednie zezwolenia, a jej programy szkoleniowe zostały zatwierdzone przez DGTA.
- 3 Po zakończeniu szkolenia i po złożeniu końcowego egzaminu praktycznego (skill test) pod koniec 2018 r. pozwani złożyli wniosek o licencję pilota zawodowego typu CPL (A) [Commercial Pilote Licence (Airplane)].
- 4 W dniu 15 stycznia 2019 r. DGTA odmówiła wydania im licencji, uznając, że szkolenie nie objęło minimalnego „czasu według wskazań przyrządów” w wymiarze 115 godzin.
- 5 W dniu 11 lutego 2019 r. Conseil d’État (rada stanu) w ramach postępowania w przedmiocie środka tymczasowego zawiesiła wykonanie rzeczonyj decyzji odmownej ze względu na brak uzasadnienia<sup>1</sup>.
- 6 W dniu 22 lutego 2019 r. DGTA doręczyła pozwanym nową decyzję o odmowie przyznania licencji CPL (A) z rozwiniętym uzasadnieniem.
- 7 Ponieważ Conseil d’État ostatecznie stwierdziła brak swojej właściwości, dawni uczniowie wnieśli sprawę, nadal w trybie postępowania w przedmiocie środka tymczasowego, do sądu cywilnego, który postanowieniem z dnia 18 kwietnia 2019 r. nakazał DGTA wydanie licencji CPL (A).
- 8 Wyrokiem z dnia 8 sierpnia 2019 r. cour d’appel de Bruxelles (sąd apelacyjny w Brukseli) utrzymał w mocy rzeczony postanowienie w przedmiocie środków tymczasowych.
- 9 Państwo belgijskie (DGTA) wniosło sprawę do sądu odsyłającego w celu wydania orzeczenia co do istoty sprawy.

## **2. Rozpatrywane uregulowania**

*Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 [w brzmieniu zmienionym przed wydaniem rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1974 z dnia 14 grudnia 2018 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1178/2011]*

- 10 Załącznik I w zakresie, w jakim ma on znaczenie dla niniejszej sprawy, ma następujące brzmienie:

### **„PODCZEŚĆ A**

<sup>1</sup> Zobacz w szczególności wyrok Conseil d’État nr 653.659 opublikowany pod adresem <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

**WYMAGANIA OGÓLNE**

[...]

## FCL.010 Definicje

Do celów niniejszej części stosuje się następujące definicje:

[...]

»Urządzenie do podstawowego szkolenia w lotach według wskazań przyrządów (BITD – Basic Instrument Training Device)« oznacza naziemne urządzenie szkoleniowe będące stanowiskiem ucznia-pilota imitującym klasę samolotów. Może ono wykorzystywać ekranowe panele przyrządowe oraz sprężynowe urządzenia sterowania lotem, stanowiące podstawę szkoleniową obejmującą przynajmniej proceduralne aspekty lotu według wskazań przyrządów.

[...]

»Czas szkolenia z instruktorem« oznacza czas lotu lub czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów, w trakcie którego osoba odbywa szkolenie w locie pod nadzorem upoważnionego instruktora.

[...]

»Pełny symulator lotu (FFS – Full Flight Simulator)« oznacza rzeczywistej wielkości replikę kabiny załogi konkretnego typu lub marki, modelu i serii, ze wszystkimi urządzeniami i programami komputerowymi koniecznymi do odwzorowania statku powietrznego w operacjach naziemnych i powietrznych, systemem wizualizacji zapewniającym widok z kabiny załogi oraz z układem ruchu pozwalającym odczuwać siły.

[...]

»Urządzenie do szkolenia lotniczego (FTD – Flight Training Device)« oznacza rzeczywistej wielkości replikę przyrządów, urządzeń, paneli i urządzeń sterowania konkretnego typu statku powietrznego w układzie otwartej lub zamkniętej kabiny, z zainstalowanymi urządzeniami i programami komputerowymi koniecznymi do odwzorowania statku powietrznego w warunkach naziemnych i powietrznych w zakresie ograniczonym przez systemy zainstalowane w urządzeniu. Nie wymaga układu ruchu pozwalającego odczuwać siły ani systemu wizualizacji, z wyjątkiem śmigłowcowych urządzeń FTD poziomu 2 i 3, w których systemy wizualizacji są wymagane.

»Urządzenie do ćwiczenia procedur lotu i nawigacyjnych (FNPT – Flight and Navigation Procedures Trainer)« oznacza urządzenie szkoleniowe odwzorowujące środowisko kabiny załogi lub kokpitu, z zainstalowanymi urządzeniami i programami komputerowymi koniecznymi do odwzorowania typu

lub klasy statku powietrznego w operacjach powietrznych, w takim zakresie, by wydawało się, że systemy funkcjonują jak w statku powietrznym.

[...]

»Czas lotu według wskazań przyrządów« oznacza czas, w którym pilot prowadzi statek powietrzny w locie wyłącznie według wskazań przyrządów.

»Czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów« oznacza czas, w którym pilot odbywa szkolenie w symulowanym locie według wskazań przyrządów na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu (FSTD – Flight Simulation Training Devices).

»Czas według wskazań przyrządów« oznacza czas lotu według wskazań przyrządów lub czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów.

[...]

»Współpraca w załodze wieloosobowej (MCC – Multi-Crew Cooperation)« oznacza funkcjonowanie załogi lotniczej jako zespołu współpracujących ze sobą członków pod kierownictwem pilota dowódcy.

[...]

»Pilot dowódca (PIC – Pilot-in-Command)« oznacza pilota wyznaczonego do dowodzenia i odpowiedzialnego za bezpieczny przebieg lotu.

[...]

»Egzamin praktyczny« oznacza wykazanie umiejętności w celu wydania licencji lub uprawnienia, z uwzględnieniem ewentualnie wymaganych w tym celu egzaminów ustnych.

[...]

»Uczeń-pilot dowódca (SPIC – Student Pilot-in-Command)« oznacza ucznia-pilota działającego w charakterze pilota dowódcy w trakcie lotu z instruktorem, kiedy instruktor jedynie obserwuje szkolonego pilota i nie wpływa na lot statku powietrznego ani nie kontroluje go.

[...]

### **Dodatek 3**

#### **Szkolenia do licencji CPL i ATPL**

1. W niniejszym dodatku opisano wymagania dotyczące różnych rodzajów szkoleń do wydania licencji CPL [...].

[...]

4. Szkolenie to musi obejmować:

[...]

b) szkolenie w locie z widocznością oraz według wskazań przyrządów.

[...]

#### **A. Zintegrowane szkolenie ATP – samoloty**

#### **PRZEPISY OGÓLNE**

[...]

#### **SZKOLENIE W LOCIE \***

9. Szkolenie w locie, nie uwzględniając szkolenia do uprawnienia na typ, musi obejmować ogółem co najmniej 195 godzin, z uwzględnieniem wszystkich sprawdzianów postępów, z czego czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów nie może przekroczyć 55 godzin. Z ogólnej liczby 195 godzin kandydat musi wykonać co najmniej:

- a) 95 godzin szkolenia z instruktorem, z czego czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów nie może przekroczyć 55 godzin;
- b) 70 godzin czasu lotu w charakterze pilota dowódcy, w tym w lotach VFR\*\* i według wskazań przyrządów w charakterze ucznia-pilota dowódcy (SPIC). Z czasu lotu według wskazań przyrządów wykonanego w charakterze ucznia-pilota dowódcy, nie więcej niż 20 godzin można zaliczyć jako czas lotu wykonany w charakterze pilota dowódcy;
- c) 50 godzin lotów nawigacyjnych w charakterze pilota dowódcy, w tym lot nawigacyjny VFR na odległość co najmniej 540 km (300 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na dwóch lotniskach innych niż lotnisko odlotu;
- d) 5 godzin czasu lotu w nocy, z czego 3 godziny szkolenia z instruktorem, w tym co najmniej 1 godzinę lotu nawigacyjnego oraz 5 samodzielnych startów i 5 samodzielnych lądowań z pełnym zatrzymaniem; oraz
- e) 115 godzin czasu według wskazań przyrządów, z czego co najmniej:
  - 1) 20 godzin w charakterze ucznia-pilota dowódcy;

\* W znaczeniu „szkolenie W TRAKCIE lotu”

\*\* VFR Visual Flight Rules

- 2) 15 godzin MCC, w tym również na symulatorze FFS lub urządzeniu FNPT II;
- 3) 50 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów, z czego:
  - (i) do 25 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT I; lub
  - (ii) do 40 godzin może stanowić czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów na urządzeniu FNPT II, FTD 2 lub symulatorze FFS, przy czym nie więcej niż 10 godzin można wykonać na urządzeniu FNPT I.

Kandydatowi posiadającemu zaświadczenie ukończenia podstawowego modułu szkolenia do lotów według wskazań przyrządów zalicza się do 10 godzin na poczet wymaganego czasu szkolenia według wskazań przyrządów. Nie zalicza się czasu spędzonego na urządzeniu BITD.

- f) 5 godzin czasu lotu na samolocie certyfikowanym do przewozu co najmniej czterech osób, wyposażonym w przestawialne śmigło i chowane podwozie.

### **EGZAMIN PRAKTYCZNY**

10. Po ukończeniu odpowiedniego szkolenia w locie kandydat przystępuje do egzaminu praktycznego CPL(A) na samolocie jednosilnikowym lub wielosilnikowym oraz egzaminu praktycznego w lotach według wskazań przyrządów (IR) na samolocie wielosilnikowym”.

### **3. Stanowisko stron**

#### **1. *Państwo belgijskie (DGTA)***

- 11 Zdaniem państwa belgijskiego pozwani w trakcie szkolenia nie wykonali ćwiczeń według wskazań przyrządów w minimalnym wymiarze 115 godzin. Godziny przećwiczone na symulatorze FNPT II, które przekraczają „[ogólny limit] 55 godzin” czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów, przewidziany w zdaniu pierwszym pkt 9 dodatku 3, nie mogą bowiem zostać uwzględnione przy obliczaniu czasu według wskazań przyrządów wymaganego w pkt 9 lit. e) dodatku 3 do rozporządzenia.
- 12 Państwo to odnosi się w szczególności do analizy, jaką Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (European Union Aviation Security Agency, zwana dalej „EASA”) skierowała do niego w dniu 15 lutego 2019 r.: „Niezależnie od wybranej kombinacji, łączna liczba godzin przećwiczonych na FNPT II może wynosić maksymalnie 40 godzin. Wraz z 15 godzinami MCC czas 55 godzin, o którym mowa w pkt 9, został osiągnięty i przy wydawaniu licencji

nie można brać pod uwagę żadnej godziny czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów”. EASA potwierdziła te wymogi w dniu 12 czerwca 2019 r.

- 13 Państwo belgijskie wnosi zatem o skierowanie do Trybunału trzech pierwszych pytań prejudycjalnych, które zostały przedstawione poniżej, a co do istoty żąda zobowiązania dawnych uczniów do zwrotu licencji pilota CPL(A) oraz orzeczenia, że wydanie licencji pozwanym będzie możliwe dopiero po uzupełnieniu szkolenia o godziny czasu według wskazań przyrządów w samolocie i ponownym złożeniu egzaminu praktycznego (skill test) w części poświęconej przyrządom.

## **2. Dawni uczniowie**

- 14 Dawni uczniowie kwestionują dokonane przez DGTA rozliczenie godzin szkolenia według wskazań przyrządów. Uważają oni, że DGTA opiera się na nowej wykładni rozporządzenia, ponieważ przed sporną odmową organ ten nie zakwestionował czasu poświęconego na szkolenie według wskazań przyrządów w Bluetail Flight School, a stosowana przez niego nowa wykładnia ulega zmianom.
- 15 Ich zdaniem, maksymalny czas 40 godzin ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów, ustalony w pkt 9 lit. e) pkt 3 ppkt (ii), ma zastosowanie tylko do 50 godzin *szkolenia* w locie według wskazań przyrządów, lecz nie do całości 115 godzin *czasu* według wskazań przyrządów.
- 16 Wnoszą oni w istocie o potwierdzenie przyznania licencji zarządzonego w postępowaniu w przedmiocie środka tymczasowego, a tytułem żądania ewentualnego o zwrócenie się do Trybunału ze wskazanym poniżej pytaniem czwartym.

## **4. Ocena sądu**

- 17 Warunki wydawania licencji pilota zawodowego samolotów typu „CPL (A)” zostały określone w rozporządzeniu (UE) nr 1178/2011.
- 18 Dodatek 3 do podczęści A załącznika I do rozporządzenia ustanawia przebieg kursu wymaganego do uzyskania tej licencji. Jego pkt 9 budzi jednak wątpliwości co do sposobu obliczania czasu według wskazań przyrządów.
- 19 Sąd przypomina w tym względzie, że w wyroku z dnia 8 sierpnia 2019 r. cour d’appel wskazał niejasności w pkt 9 lit. e) dodatku 3. Przede wszystkim, do jakiego szkolenia należy przypisać 10 godzin pozostałe z 50 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów po odliczeniu maksymalnej dopuszczalnej liczby 40 godzin w symulatorze [pkt 9 lit. e) pkt 3]? Ponadto do jakiej kategorii należy zaliczyć 30 godzin pozostałych po odliczeniu 20, 15 i 50 godzin, o których mowa w pkt 9 lit. e) pkt 1, 2 i 3, w ramach 115 godzin czasu według wskazań przyrządów?

- 20 Sąd uważa, że pisma EASA z dnia 15 lutego 2019 r. i 12 czerwca 2019 r. są stosunkowo lakoniczne i nie pozwoliły na rozstrzygnięcie sporu między stronami.
- 21 Podnosi on, że Komisja Europejska uznała, iż nie może przedstawić swojego stanowiska w przedmiocie wykładni pkt 9 dodatku 3 inaczej niż w uwagach w przedmiocie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym skierowanego do Trybunału.

## **5. Pytania prejudycjalne**

- 22 Sąd postanawia przedstawić cztery pytania prejudycjalne zaproponowane przez strony:
- 1) Czy pkt 9 dodatku 3 do podczęści A załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 pozwala na uwzględnienie przy obliczaniu 115 godzin czasu według wskazań przyrządów, o których mowa w pkt 9 lit. e), godzin szkolenia wykonanych na symulatorze lotu FNPT II (czas ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów) w zakresie przekraczającym liczbę 15 godzin MCC, o której mowa w pkt 9 lit. e) pkt 2, oraz przekraczającym liczbę maksymalną 40 godzin szkolenia w locie według wskazań przyrządów przećwiczonych na FNPT II, o której mowa w pkt 9 lit. e) tiret 3 ppkt (ii), czyli ponad 55 godzin czasu ćwiczeń na ziemi według wskazań przyrządów?
  - 2) Czy odpowiedź na pytanie pierwsze różni się w zależności od tego, czy godziny wykonane w zakresie przekraczającym wskazane wyżej liczby 15 i 40 godzin są godzinami MCC, czy godzinami innego rodzaju ćwiczeń na symulatorze?
  - 3) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na powyższe dwa pytania: czy pkt 10 dodatku 3 do podczęści A załącznika I do tego rozporządzenia zezwala na przyznanie licencji CPL (A) po uzupełnieniu szkolenia przez kandydatów na pilotów o wystarczającą liczbę godzin wykonanych w samolocie, bez powtarzania egzaminu praktycznego („skill test”) dotyczącego lotu według wskazań przyrządów?
  - 4) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na powyższe trzy pytania, czy ogólna zasada pewności prawa wymaga ograniczenia w czasie dokonanej przez Trybunał wykładni rozpatrywanego przepisu prawa, na przykład w celu zastosowania jej tylko do tych kandydatów na pilotów, którzy złożyli wniosek o przyznanie licencji CPL (A), czy chociażby rozpoczęli szkolenie w celu uzyskania takiej licencji, po dniu wydania wyroku przez Trybunał?