

Дело C-413/20**Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от
Процедурния правилник на Съда****Дата на постъпване в Съда:**

2 септември 2020 г.

Запитваща юрисдикция:Tribunal de première instance francophone de Bruxelles
(Френскоезичен първоинстанционен съд Брюксел, Белгия)**Дата на акта за преюдициално запитване:**

12 февруари 2020 г.

Ищец:

État belge (белгийската държава)

Ответници:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

1. Предмет и факти по делото

- 1 Главна дирекция „Въздушен транспорт“ (Direction générale Transport Aérien, наричана по-нататък „ГДВТ“) е орган на белгийската държава, който контролира в частност обучението на пилотите и издава свидетелствата за самолетни пилоти.

- 2 Ответниците са бивши ученици на надлежно акредитирания учебен център „Bluetail Flight School“, чиито програми за обучение са одобрени от ГДВТ.
- 3 В края на 2018 г., след като завършват обучението си и успешно полагат крайния изпит за проверка на уменията (skill test), те искат да им бъде издадено свидетелство за правоспособност на професионален пилот на самолет „CPL (A)“ (Commercial mobile Licence (Airplane)).
- 4 На 15 януари 2019 г. ГДВТ отказва да им издаде такова свидетелство, като приема, че обучението им не е покрило минимално изискуемите 115 часа „време на тренировка по прибори“.
- 5 На 11 февруари 2019 г. Conseil d'État (Държавен Съвет, Белгия) постановява като привременна мярка спиране на изпълнението на този отказ поради липса на мотиви¹.
- 6 На 22 февруари 2019 г. ГДВТ връчва на ответниците нов отказ да издаде свидетелството CPL (A), като излага съответни мотиви.
- 7 След като Conseil d'État (Държавен Съвет) в крайна сметка обявява, че не е компетентен да се произнесе, бившите ученици сезират съответния граждански съд, който отново като привременна мярка задължава с определение от 18 април 2019 г. ГДВТ да издаде исканите свидетелства CPL (A).
- 8 С решение от 8 август 2019 г. Cour d'appel de Bruxelles (Апелативен съд Брюксел) потвърждава това определение за допускане на привременна мярка.
- 9 Белгийската държава (ГДВТ) отнася спора по същество до запитващата юрисдикция.

2. Спорна правна уредба

Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (преди изменението му с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1974 на Комисията от 14 декември 2018 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011)

- 10 Приложение I гласи следното в релевантните си части:

¹ Вж. по-специално Решение на Conseil d'État (Държавен Съвет) № 653.659, публикувано на адрес: <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

„ПОДЧАСТ А

ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

[...]

FCL.010 Определения

За целите на настоящата част се прилагат следните определения:

[...]

„Средство за основно обучение по прибори (BITD)“ означава наземен симулатор, който пресъздава работното място на обучаемия пилот за клас самолети. Може да използва основни екранни приборни табла и пружинно натоварени органи за управление, осигуряващи платформа на обучение най-малко за процедурните аспекти на полета по прибори.

[...]

„Полетно време с инструктор“ означава полетно време или време на тренажорна подготовка на земята, през което лицето се обучава от упълномощен инструктор.

[...]

„Пълен полетен симулатор (FFS)“ означава точна реплика в пълен размер на специфична по тип, марка, модел или серия пилотска кабина на ВС [въздухоплавателно средство], включително монтажа на цялостното оборудване и компютърните програми, необходими за представяне на наземната и летателната експлоатация на ВС, визуалната система, осигуряваща наблюдение извън пилотската кабина, и система за движение, имитираща сили.

[...]

„Средство за летателно обучение (FTD)“ означава точна реплика в пълни размери на самолетни прибори, оборудване, табла и органи за управление в отворена пилотска кабина или затворена пилотска кабина, включително монтажа на оборудването и компютърните програми, необходими за представяне на наземната и полетната експлоатация на ВС до степента, осигурявана от монтираните в техническото средство системи. Това оборудване не се нуждае от визуална система или система за движение, имитираща сили, освен в случай на нива 2 и 3 на средства за летателно обучение за вертолети, когато се изисква визуална система.

„Тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT)“ означава фиксирано наземно тренажорно средство, което пресъздава пилотската кабина или средата в пилотската кабина, включително монтажа на

оборудването и компютърните програми, необходими за представяне на тип или клас ВС в летателна експлоатация, до степента, в която системите функционират във ВС.

[...]

„Полетно време по прибори“ означава времето, през което пилотът пилотира ВС в полет, разчитайки само на показанията на приборите.

„Време на наземна тренировка по прибори“ означава време, през което пилотът се обучава в симулиран полет по прибори на тренировъчни средства за полетна симулация (FSTD).

„Време по прибори“ означава време на полет по прибори или време на наземна тренировка по прибори.

[...]

„Взаимодействие в многочленен екипаж (MCC)“ означава функционирането на летателния екипаж като екип от взаимодействащи си членове, водени от командир на полет.

[...]

„Командир на полет (PIC)“ означава пилот, определен за командир на полета и натоварен с безопасното провеждане на полета.

[...]

„Проверка на уменията“ означава демонстрирането на умения, необходими за издаването на свидетелство или квалификация, включително и усетен изпит, ако е необходимо.

[...]

„Обучаем командир на полет (SPIC)“ означава обучаем пилот, действащ като командир на полет при полет с инструктор, когато инструкторът само наблюдава обучаемия пилот и не участва в пилотирането на ВС.

[...]

Допълнение 3

Курсове на обучение за издаване на CPL и ATPL

1. В настоящото допълнение се описват изискванията за различните видове курсове на обучение за издаването на CPL [...].

[...]

4. Курсът се състои от:

[...]

б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори;

[...]

А. Интегриран курс за АТР — самолети

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

[...]

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ *

9. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 195 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 55 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 195 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:

- а) 95 часа обучение с инструктор, от които не повече от 55 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;
- б) 70 часа като командир на полет, включително полети по правилата за визуални полети (VFR)[†] и полетно време по прибори като обучаем командир на полет (SPIC). Полетното време по прибори като SPIC се зачита за полетно време като PIC до най-много 20 часа;
- в) 50 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
- г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС; и

* Бележка под линия без значение за текста на български език.

† Бележка под линия без значение за текста на български език.

- д) 115 часа време по прибори, което се състои от най-малко:
- (1) 20 часа като SPIC;
 - (2) 15 часа обучение по MCC, за което може да се използва FFS или FNPT II;
 - (3) 50 часа обучение за полети по прибори, от които до:
 - i) 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I; или
 - ii) 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT II, FTD 2 или FFS, от които до 10 часа могат да бъдат проведени на FNPT I.

На кандидат, който притежава сертификата за завършен курс за основния модул за полети по прибори (Basic Instrument Flight Module), може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на BITD не се признават;

- е) 5 часа, които трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(A), която се провежда на едномоторен или многомоторен самолет, както и проверка на уменията за IR на многомоторен самолет“.

3. Становища на страните

1. Белгийската държава (ГДВТ)

- 11 Според белгийската държава по време на обучението си ответниците не са покрили минималните 115 часа време на тренировка по прибори. Всъщност часовете, изпълнени на симулатор FNPT II, които превишават „пълния курс от 55 часа“ време на наземна тренировка по прибори, предвиден в точка 9, първо изречение от допълнение 3, не се признават при изчисляването на времето на тренировка по прибори, изискуемо съгласно точка 9, буква д) от допълнение 3 към Регламента.
- 12 Тя се позовава в частност на анализа, изпратен ѝ на 15 февруари 2019 г. от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (European Union Aviation Security Agency, наричана по-нататък „ЕААБ“): „Каквато и

да е избраната комбинация, общият брой часове на FNPT II не може да бъде повече от 40 часа. С 15-те часа обучение по MCC 55-те часа, споменати в точка 9, са покрити и нито един допълнителен час наземна тренировка по прибори не се признава за целите на издаването на свидетелство“. ЕААБ препотвърждава това на 12 юни 2019 г.

- 13 При това положение белгийската държава иска най-напред да се поставят на Съда първите три преюдициални въпроса, изложени по-долу, а по същество да бъдат осъдени бившите ученици да върнат своите свидетелства CPL (A) и да се постанови, че такива свидетелства може да бъдат издадени на ответниците само след като същите допълнят обучението си с часове на обучение по прибори във въздухоплавателно средство и положат частта от изпита за проверка на уменията (skill test), посветена на приборите.

2. Бившите ученици

- 14 Бившите ученици оспорват начина, по който ГДВТ е изчислила времето на тренировка по прибори. Те считат, че ГДВТ се основава на ново тълкувание на Регламента, тъй като преди спорния отказ не е поставяла под въпрос времето за обучение по прибори в Bluetail Flight School, и че новото ѝ тълкувание е непоследователно прилагано.
- 15 Според тях максималният брой от 40 часа наземна тренировка по прибори, определен в точка 9, буква д), точка (3), подточка ii), важи само за 50-те часа обучение за полети по прибори, а не за всичките 115 часа време на тренировка по прибори.
- 16 По същество те искат да се потвърдят издадените като привременна мярка свидетелства и при условията на евентуалност да се постави на Съда четвъртият въпрос, изложен по-долу.

4. Съображения на настоящия съдебен състав

- 17 Условията за издаване на свидетелство за правоспособност на професионален пилот на самолет „CPL (A)“ са определени в Регламент (ЕС) № 1178/2011.
- 18 Допълнение 3 към подчаст А от приложение I към този регламент определя съдържанието на курса, който трябва да се премине, за да се получи това свидетелство. Точка 9 от него обаче поражда съмнения относно начина за изчисляване на времето на тренировка по прибори.
- 19 Настоящият съдебен състав припомня в това отношение, че в решението си от 8 август 2019 г. апелативният съд е отбелязал някои неясноти във връзка с точка 9, буква д) от допълнение 3. Най-напред, към кое обучение трябва да се отнесат 10-те часа, оставащи след като от 50-те часа обучение за полети по прибори се извадят максимално допустимите 40 часа обучение в

симулатор (точка 9, буква д), точка (3)? Освен това в рамките на 115-те часа време на тренировка по прибори за какво са отредени 30-те часа, оставащи след изваждане на 20-те, 15-те и 50-те часа, посочени в точка 9, буква д), точки (1), (2) и (3)?

20 Настоящият съдебен състав счита, че писмата от 15 февруари 2019 г. и 12 юни 2019 г. на ЕААБ са относително лаконични и не са дали възможност да се разрешат разногласията между страните.

21 Той отбелязва, че Европейската комисия е счела, че не може да изложи гледната си точка относно тълкуването на точка 9 от допълнение 3 по друг начин, освен в становище по отправено до Съда преюдициално запитване.

5. Преюдициални въпроси

22 Настоящият съдебен състав решава да постави четирите преюдициални въпроса, предложени от страните:

1) Допуска ли точка 9 от допълнение 3 към подчаст А от приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, при изчисляването на 115-те часа време на тренировка по прибори съгласно точка 9, буква д) да се зачитат тренировъчни часове, изпълнени на полетен симулатор FNPT II (време на наземна тренировка по прибори), в допълнение към 15-те часа обучение по МСС съгласно точка 9, буква д), точка (2) и в допълнение към изпълняваните на FNPT II 40 часа за обучение за полети по прибори съгласно точка 9, буква д), точка (3), подточка ii), тоест повече от 55 часа време на наземна тренировка по прибори?

2) Зависи ли отговорът на първия въпрос от това дали часовете, изпълнявани в допълнение към посочените по-горе 15 и 40 часа, са часове обучение по МСС или друг вид обучение на симулатор?

3) При отрицателен отговор на двата въпроса по-горе, допуска ли точка 10 от допълнение 3 към подчаст А от приложение I към същия регламент свидетелството CPL (A) да се издава, след като кандидат-пилотите са допълнили обучението си с достатъчен брой часове, изпълнени във въздухоплавателно средство, но не са положили отново изпита за проверка на уменията (skill test), отнасящ се до полета по прибори?

4) При отрицателен отговор на трите въпроса по-горе, изисква ли общият принцип на правна сигурност да се ограничи във времето даденото от

Съда тълкуване на разглежданата правна норма, например за да може тя да се прилага единствено за кандидат-пилотите, които са поискали да им бъде издадено свидетелство CPL (A) или които дори само са започнали обучението си за такова свидетелство след датата на постановяване на решението на Съда?

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ