

**Υπόθεση C-413/20**

**Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως κατά το άρθρο 98,  
παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου**

**Ημερομηνία καταθέσεως:**

2 Σεπτεμβρίου 2020

**Αιτούν δικαστήριο:**

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Βέλγιο)

**Ημερομηνία της απόφασεως του αιτούντος δικαστηρίου:**

12 Φεβρουαρίου 2020

**Ενάγον:**

État belge

**Εναγόμενοι:**

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

**1. Αντικείμενο και στοιχεία της διαφοράς της κύριας δίκης**

- 1 Η Direction générale Transport Aérien (Γενική Διεύθυνση Αεροπορικών Μεταφορών, στο εξής: DGTA) είναι η διοικητική αρχή του Βελγικού Δημοσίου που εποπτεύει, μεταξύ άλλων, την εκπαίδευση των χειριστών αεροσκαφών και χορηγεί τα πτυχία χειριστή αεροπλάνου.

- 2 Οι εναγόμενοι είναι απόφοιτοι της σχολής χειριστών αεροσκαφών με την επωνυμία Bluetail Flight School, η οποία είναι νομίμως αδειοδοτημένη και της οποίας τα εκπαιδευτικά προγράμματα έχουν εγκριθεί από την DGTA.
- 3 Μετά το πέρας της εκπαίδευσής τους και, αφού υποβλήθηκαν επιτυχώς στην τελική πρακτική δοκιμασία δεξιοτήτων (skill test), ζήτησαν, στα τέλη του έτους 2018, να τους χορηγηθεί το πτυχίο χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών με την ονομασία CPL(A) [Commercial Pilot Licence (Airplane)].
- 4 Στις 15 Ιανουαρίου 2019 η DGTA αρνήθηκε να τους χορηγήσει το πτυχίο, με την αιτιολογία ότι η εκπαίδευσή τους δεν περιελάμβανε τις κατ' ελάχιστον απαιτούμενες 115 ώρες του «χρόνου με όργανα».
- 5 Στις 11 Φεβρουαρίου 2019 το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας, Βέλγιο), δικάζοντας κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, ανέστειλε την εκτέλεση της εν λόγω αρνητικής αποφάσεως λόγω ελλείψεως αιτιολογίας<sup>1</sup>.
- 6 Στις 22 Φεβρουαρίου 2019 η DGTA κοινοποίησε στους εναγομένους νέα απόφαση περί αρνήσεως χορηγήσεως του πτυχίου CPL(A), αναπτύσσοντας την αιτιολογία της.
- 7 Επειδή, τελικώς, το Conseil d'État έκρινε ότι στερείται δικαιοδοσίας, οι εν λόγω απόφοιτοι προσέφυγαν, και πάλι κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, ενώπιον πολιτικού δικαστηρίου, το οποίο, με απόφαση της 18ης Απριλίου 2019, διέταξε την DGTA να χορηγήσει τα πτυχία CPL(A).
- 8 Με απόφαση της 8ης Αυγούστου 2019, το cour d'appel de Bruxelles (εφετείο Βρυξελλών, Βέλγιο) επικύρωσε την ως άνω απόφαση ασφαλιστικών μέτρων.
- 9 Το Βελγικό Δημόσιο (DGTA) υπέβαλε τη διαφορά ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, προκειμένου αυτό να αποφανθεί επί της ουσίας της υποθέσεως.

## **2. Παρατιθέμενες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης**

*Κανονισμός (ΕΕ) 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (όπως είχε τροποποιηθεί και ίσχυε πριν τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/1974 της Επιτροπής, της 14ης Δεκεμβρίου 2018, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1178/2011)*

- 10 Το παράρτημα I, κατά το μέρος που ενδιαφέρει εν προκειμένω, έχει ως εξής:

<sup>1</sup> Βλ., μεταξύ άλλων, την υπ' αριθ. 653.659 απόφαση του Conseil d'État, η οποία είναι δημοσιευμένη στη διεύθυνση <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

«ΤΜΗΜΑ Α

**ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ**

[...]

FCL.010 Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους, νοείται ως:

[...]

“συσκευή βασικής εκπαίδευσης με όργανα (BITD)”, η επίγεια εκπαιδευτική συσκευή, η οποία αντιπροσωπεύει τη θέση του μαθητευόμενου χειριστή μιας τάξης αεροπλάνων. Μπορεί να χρησιμοποιεί οθόνη οργάνων και πηδάλια ελέγχου πτήσης με ελατήρια, παρέχοντας μία πλατφόρμα εκπαίδευσης τουλάχιστον για θέματα διαδικασιών πτήσης με όργανα.

[...]

“χρόνος εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό”, ο χρόνος πτήσης ή ο χρόνος με όργανα στο έδαφος κατά τον οποίο ένα άτομο λαμβάνει πτητική εκπαίδευση από κατάλληλα εξουσιοδοτημένο εκπαιδευτή.

[...]

“Πλήρης Προσομοιωτής Πτήσης (FFS)”, πλήρους μεγέθους αντίγραφο ειδικού τύπου ή κατασκευής, μοντέλου και σειρών θαλάμου διακυβέρνησης αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένου του συνόλου του εξοπλισμού και των προγραμμάτων υπολογιστή που είναι απαραίτητα για την αντιπροσώπευση του αεροσκάφους στο έδαφος και στην πτήση, ενός οπτικού συστήματος που παρέχει θέα έξω από τον θάλαμο διακυβέρνησης και ενός συστήματος κίνησης με πρότυπα ισχύος.

[...]

“συσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD)”, ένα πλήρους μεγέθους αντίγραφο οργάνων ειδικού τύπου αεροπλάνου, εξοπλισμού, πίνακα οργάνων και χειριστηρίων σε μία περιοχή ανοιχτού θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων του συνόλου του εξοπλισμού και των προγραμμάτων υπολογιστή που είναι απαραίτητα για να αντιπροσωπεύουν ένα αεροπλάνο στο έδαφος και σε συνθήκες πτήσης στην έκταση των συστημάτων που είναι εγκαταστημένα στη συσκευή. Δεν απαιτεί κίνηση προτύπου ισχύος ή οπτικό σύστημα, πλην της περίπτωσης επιπέδων 2 και 3 αξιολόγησης καταλληλότητας FTD, όπου απαιτούνται οπτικά συστήματα.

“εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT)”, η εκπαιδευτική συσκευή η οποία αντιπροσωπεύει το περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης συμπεριλαμβανομένου και του συνόλου του εξοπλισμού και των προγραμμάτων υπολογιστή που είναι απαραίτητα για να αντιπροσωπεύουν έναν

τύπο ή τάξη αεροσκάφους σε πτητική λειτουργία στον βαθμό που τα συστήματα φαίνεται να λειτουργούν όπως στο αεροσκάφος.

[...]

“χρόνος πτήσης με όργανα”, το χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου χειριστής ελέγχει ένα αεροσκάφος κατά την πτήση μόνο με αναφορά σε όργανα.

“χρόνος με όργανα στο έδαφος”, το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο χειριστής εξασκείται στο έδαφος σε προσομοιούμενη πτήση με όργανα σε Εκπαιδευτικές Συσκευές Προσομοίωσης Πτήσης (FSTD).

“χρόνος με όργανα”, ο χρόνος πτήσης με όργανα ή ο χρόνος με όργανα στο έδαφος.

[...]

“συνεργασία πολλών πληρωμάτων (MCC)”, τα καθήκοντα πληρώματος πτήσης σαν ομάδα συνεργαζομένων μελών που καθοδηγούνται από τον κυβερνήτη.

[...]

“κυβερνήτης [(PIC)]”, ο χειριστής που ορίζεται υπεύθυνος και αναλαμβάνει την ευθύνη για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

[...]

“δοκιμή επιδεξιότητας”, η απόδειξη επιδεξιότητας για την έκδοση πτυχίου ή ικανότητας και η οποία περιλαμβάνει προφορική εξέταση η οποία μπορεί να απαιτηθεί.

[...]

“μαθητευόμενος κυβερνήτης (SPIC)”, ο μαθητευόμενος χειριστής που ενεργεί ως κυβερνήτης σε πτήση με εκπαιδευτή, κατά την οποία ο τελευταίος μόνο παρατηρεί τον μαθητευόμενο χειριστή και δεν ασκεί επιρροή στην πτήση του αεροσκάφους ή δεν την ελέγχει.

[...]

### **Προσάρτημα 3**

#### **Κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων για την έκδοση πτυχίου CPL και πτυχίου ATPL**

1. Το παρόν προσάρτημα περιγράφει τις απαιτήσεις για τους διαφορετικούς τύπους κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων για την έκδοση πτυχίου CPL [...].

[...]

4. Ο κύκλος μαθημάτων περιλαμβάνει:

[...]

β) πτητική εκπαίδευση εξ όψεως και με όργανα:

[...]

#### **A. Ολοκληρωμένος κύκλος μαθημάτων για το πτυχίο ATP – Αεροπλάνα**

##### **ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ**

[...]

##### **ΠΤΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ \***

9. Η πτητική εκπαίδευση, εξαιρουμένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, αποτελείται συνολικά από τουλάχιστον 195 ώρες, ώστε να περιλαμβάνει όλες τις δοκιμές προόδου, εκ των οποίων έως και 55 ώρες ολόκληρου του κύκλου μαθημάτων μπορούν να αφορούν χρόνο με όργανα στο έδαφος. Από το σύνολο των 195 ωρών, οι αιτούντες συμπληρώνουν τουλάχιστον:

- α) 95 ώρες εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό, από τις οποίες έως και 55 ώρες μπορούν να αφορούν χρόνο με όργανα στο έδαφος:
- β) 70 ώρες ως κυβερνήτες, συμπεριλαμβανομένου χρόνου πτήσης υπό συνθήκες VFR \*\* και με όργανα ως μαθητευόμενοι κυβερνήτες (SPIC). Το πολύ έως 20 ώρες του χρόνου πτήσης με όργανα που οι αιτούντες συμπληρώνουν ως μαθητευόμενοι κυβερνήτες υπολογίζεται ως χρόνος πτήσης ως κυβερνήτες:
- γ) 50 ώρες χρόνου πτήσης ταξιδιού ναυτιλίας ως κυβερνήτες, συμπεριλαμβανομένης μίας πτήσης ταξιδιού ναυτιλίας υπό συνθήκες VFR τουλάχιστον 540 χιλιομέτρων (300 ναυτικών μιλίων), κατά τη διάρκεια της οποίας οι αιτούντες πραγματοποιούν προσγειώσεις πλήρους ακινητοποίησης σε δύο αεροδρόμια διαφορετικά από το αεροδρόμιο αναχώρησης και
- δ) χρόνο πτήσης 5 ωρών τη νύκτα, αποτελούμενο από 3 ώρες εκπαίδευσης σε διπλό [χειρισμό], όπου περιλαμβάνονται ταξίδι ναυτιλίας τουλάχιστον 1 ώρας και 5 απογειώσεις “μόνος”, καθώς και 5 προσγειώσεις πλήρους ακινητοποίησης “μόνος” και
- ε) χρόνο εκπαίδευσης με όργανα 115 ωρών, αποτελούμενο από τουλάχιστον:

\* Υπό την έννοια της «εκπαίδευσης ΓΙΑ πτήση»

\*\* Κανόνες πτήσης εξ όψεως (Visual Flight Rules - VFR)

- 1) 20 ώρες ως [μαθητευόμενοι] κυβερνήτες [(SPIC)]·
- 2) 15 ώρες συνεργασίας πολλών πληρωμάτων, για τις οποίες μπορεί να χρησιμοποιηθεί πλήρης προσομοιωτή πτήσης ή εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης [και αεροναυτιλίας] II·
- 3) 50 ώρες πτητικής εκπαίδευσης με όργανα, από τις οποίες έως και:
  - i) 25 ώρες μπορούν να είναι χρόνος με όργανα στο έδαφος σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης [και αεροναυτιλίας] I· ή
  - ii) 40 ώρες μπορούν να είναι χρόνος με όργανα στο έδαφος σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης [και αεροναυτιλίας] II, συσκευή πτητικής εκπαίδευσης 2 ή πλήρη προσομοιωτή πτήσης, εκ των οποίων 10 ώρες μπορούν να συμπληρωθούν σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης [και αεροναυτιλίας] I.

Στους αιτούντες που είναι κάτοχοι πιστοποιητικού ολοκλήρωσης κύκλου μαθημάτων για την ενότητα βασικής πτήσης με όργανα αναγνωρίζονται έως και 10 ώρες για τη συμπλήρωση του απαιτούμενου χρόνου εκπαίδευσης με όργανα. Οι ώρες που έχουν συμπληρωθεί σε συσκευές βασικής εκπαίδευσης με όργανα δεν αναγνωρίζονται.

στ) 5 ώρες σε αεροπλάνο πιστοποιημένο για τη μεταφορά τουλάχιστον 4 ατόμων, το οποίο διαθέτει έλικα μεταβλητού βήματος και ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης.

### ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ

10. Κατά την ολοκλήρωση της σχετικής πτητικής εκπαίδευσης, ο αιτών υποβάλλεται στη δοκιμασία δεξιοτήτων για το πτυχίο CPL(A) είτε με μονοκινητήριο είτε με πολυκινητήριο αεροπλάνο και στη δοκιμασία δεξιοτήτων για την ικανότητα IR με πολυκινητήριο αεροπλάνο.»

### **3. Κυριότερα επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης**

#### ***1. Το Βελγικό Δημόσιο (DGTA)***

- 11 Κατά το Βελγικό Δημόσιο, οι εναγόμενοι δεν ολοκλήρωσαν, κατά την εκπαίδευσή τους, τις κατ'ελάχιστον απαιτούμενες 115 ώρες του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα. Ειδικότερα, οι ώρες εκπαίδευσης οι οποίες πραγματοποιούνται σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT) II και υπερβαίνουν το «γενικό ανώτατο όριο των 55 ωρών» του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος, το οποίο προβλέπεται στην πρώτη περίοδο του σημείου 9 του προσαρτήματος 3, δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά τον υπολογισμό του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα που

απαιτείται βάσει του σημείου 9, στοιχείο ε', του προσαρτήματος 3 του εν λόγω κανονισμού.

- 12 Το Βελγικό Δημόσιο αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στην ανάλυση που περιέχεται σε έγγραφο που του απηύθυνε ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (European Union Aviation Security Agency, στο εξής: EASA) στις 15 Φεβρουαρίου 2019, σύμφωνα με την οποία: «Ανεξαρτήτως του επιλεγμένου συνδυασμού, το σύνολο των ωρών που πραγματοποιούνται σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT) II μπορεί να είναι έως 40 ώρες κατ' ανώτατο όριο. Με τις 15 ώρες συνεργασίας πολλών πληρωμάτων (MCC), συμπληρώνονται οι 55 ώρες οι οποίες προβλέπονται στο σημείο 9 και καμία επιπλέον ώρα εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη για τη χορήγηση του πτυχίου». Ο EASA επανέλαβε τη συγκεκριμένη ανάλυση στις 12 Ιουνίου 2019.
- 13 Ως εκ τούτου, το Βελγικό Δημόσιο ζητεί από το αιτούν δικαστήριο να υποβάλει προκαταρκτικώς στο Δικαστήριο τα τρία πρώτα από τα προδικαστικά ερωτήματα που παρατίθενται κατωτέρω και, επί της ουσίας της υποθέσεως, ζητεί να υποχρεωθούν οι απόφοιτοι να επιστρέψουν τα πτυχία χειριστή CPL(A) και να αναγνωριστεί ότι τα εν λόγω πτυχία μπορούν να χορηγηθούν στους εναγομένους μόνον αφού αυτοί συμπληρώσουν την εκπαίδευσή τους με ώρες εκπαίδευσης με όργανα εντός αεροσκάφους και αφού υποβληθούν εκ νέου στο τμήμα της δοκιμασίας δεξιοτήτων (skill test) που αφορά τα όργανα.

## **2. Οι απόφοιτοι**

- 14 Οι απόφοιτοι αμφισβητούν την ορθότητα του υπολογισμού του χρόνου με όργανα, όπως πραγματοποιήθηκε από την DGTA. Εκτιμούν ότι η DGTA στηρίζεται σε νέα ερμηνεία του κανονισμού, καθόσον, πριν από την επίδικη άρνηση, δεν είχε διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με τον χρόνο εκπαίδευσης με όργανα των προγραμμάτων της Bluetail Flight School και ότι η νέα αυτή ερμηνεία της DTGA παρουσιάζει διακυμάνσεις.
- 15 Κατά την άποψή τους, το ανώτατο όριο των 40 ωρών του χρόνου με όργανα στο έδαφος, το οποίο καθορίζεται στο σημείο 9, στοιχείο ε', περίπτωση 3, υποπερίπτωση ii, ισχύει μόνον για τις 50 ώρες πτητικής εκπαίδευσης με όργανα και όχι για το σύνολο των 115 ωρών του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα.
- 16 Ζητούν, κατ' ουσίαν, να επικυρωθεί η χορήγηση των πτυχίων που διατάχθηκε με την απόφαση των ασφαλιστικών μέτρων και, επικουρικώς, να υποβληθεί στο Δικαστήριο το τέταρτο προδικαστικό ερώτημα που εκτίθεται κατωτέρω.

## **4. Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της διατάξεως περί παραπομπής**

- 17 Οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση πτυχίων χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών CPL(A) καθορίζονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 1178/2011.

- 18 Στο προσάρτημα 3 του τμήματος Α του παραρτήματος Ι του εν λόγω κανονισμού καθορίζεται το περιεχόμενο του κύκλου μαθημάτων για τη λήψη του πτυχίου αυτού. Ωστόσο, το σημείο 9 του εν λόγω προσαρτήματος προκαλεί αμφιβολίες ως προς τον υπολογισμό του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα.
- 19 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει ότι το *cour d'appel*, με την απόφασή του της 8ης Αυγούστου 2019, επισήμανε ασάφειες στο σημείο 9, στοιχείο ε', του προσαρτήματος 3. Καταρχάς, σε ποιο είδος εκπαίδευσης πρέπει να κατανεμηθούν οι υπόλοιπες 10 από τις 50 ώρες πτητικής εκπαίδευσης με όργανα, οι οποίες απομένουν μετά την αφαίρεση των 40 ωρών που κατ' ανώτατο όριο επιτρέπεται να έχουν πραγματοποιηθεί σε συσκευή προσομοίωσης πτήσης (σημείο 9, στοιχείο ε', περίπτωση 3); Επιπλέον, από τις συνολικά 115 ώρες του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα, πώς κατανέμονται οι υπόλοιπες 30 ώρες που απομένουν μετά την αφαίρεση των 20, 15 και 50 ωρών που προβλέπονται στο σημείο 9, στοιχείο ε', περιπτώσεις 1, 2 και 3;
- 20 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι οι από 15 Φεβρουαρίου 2019 και 12 Ιουνίου 2019 επιστολές του EASA είναι σχετικά λακωνικές και δεν συμβάλλουν στην επίλυση της διαφωνίας μεταξύ των διαδίκων.
- 21 Επισημαίνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι μπορεί να εκφράσει την άποψή της σχετικά με την ερμηνεία του σημείου 9 του προσαρτήματος 3, μόνον με παρατηρήσεις σε περίπτωση υποβολής αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο.

##### **5. Προδικαστικά ερωτήματα**

- 22 Το αιτούν δικαστήριο αποφασίζει να υποβάλει τα τέσσερα προτεινόμενα από τους διαδίκους προδικαστικά ερωτήματα:
- 1) Επιτρέπεται, βάσει του σημείου 9 του προσαρτήματος 3 του τμήματος Α του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, να λαμβάνονται υπόψη, για τον υπολογισμό των 115 ωρών του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα που προβλέπονται στο σημείο 9, στοιχείο ε', οι ώρες εκπαίδευσης που πραγματοποιούνται σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT) II (χρόνος με όργανα στο έδαφος) επιπλέον των 15 ωρών συνεργασίας πολλών πληρωμάτων (MCC) που προβλέπονται στο σημείο 9, στοιχείο ε', περίπτωση 2, και επιπλέον των κατ' ανώτατο όριο 40 ωρών πτητικής εκπαίδευσης με όργανα σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT) II που προβλέπονται στο σημείο 9, στοιχείο ε', περίπτωση 3, υποπερίπτωση ii, ήτοι να λαμβάνονται υπόψη περισσότερες από 55 ώρες χρόνου εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος;



- 2) Διαφέρει η απάντηση στο πρώτο ερώτημα αναλόγως με το αν οι ώρες που πραγματοποιούνται επιπλέον των ανωτέρω 15 και 40 ωρών είναι ώρες συνεργασίας πολλών πληρωμάτων (MCC) ή άλλο είδος εκπαίδευσης σε συσκευή προσομοίωσης πτήσης;
- 3) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στα ανωτέρω δύο ερωτήματα, επιτρέπεται, βάσει του σημείου 10 του προσαρτήματος 3 του τμήματος A του παραρτήματος I του εν λόγω κανονισμού, η χορήγηση του πτυχίου CPL(A) στους υποψήφιους χειριστές αφού αυτοί συμπληρώσουν την εκπαίδευσή τους με την ολοκλήρωση επαρκούς αριθμού ωρών εντός αεροσκάφους, χωρίς να υποβληθούν εκ νέου στη δοκιμασία δεξιοτήτων (skill test) που αφορά την πτήση με όργανα;
- 4) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στα ανωτέρω τρία ερωτήματα, επιβάλλεται, βάσει της γενικής αρχής της ασφάλειας δικαίου, να περιοριστεί χρονικώς η ερμηνεία του επίμαχου κανόνα δικαίου από το Δικαστήριο, προκειμένου, παραδείγματος χάριν, να εφαρμοστεί μόνον για τους υποψήφιους χειριστές που ζητούν τη χορήγηση πτυχίου CPL(A) ή ακόμη για όσους αρχίσουν την εκπαίδευσή τους για τη χορήγηση τέτοιου πτυχίου μετά την ημερομηνία εκδόσεως της αποφάσεως του Δικαστηρίου;