

Kohtuasi C-413/20**Eelotsusetaotluse kokkuvõte vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 98 lõikele 1****Saabumise kuupäev:**

2. september 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus, Belgia)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

12. veebruar 2020

Hageja:

État belge

Kostjad:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

1. Vaidluse ese ja andmed

- 1 Direction générale Transport Aérien (Belgia lennuamet, edaspidi „DGTA“) on État belge'i (Belgia riik) ametiasutus, kes tegeleb muu hulgas pilootide väljaõppe järelevalvega ning annab välja lennukipiloodilube.

- 2 Kostjad on õppinud nõuetekohaselt sertifitseeritud Bluetail Flight Schoolis, mille koolitusprogrammid on saanud DGTA heakskiidu.
- 3 Pärast väljaõppe läbimist ning selle lõpul edukalt sooritatud lennueksamit (*skill test*) taotlesid nad 2018. aasta lõpus ametipiloodi luba ehk nn CPL(A) (*Commercial Pilot Licence (Airplane)*) luba.
- 4 DGTA keeldus 15. jaanuaril 2019 neile seda luba välja andmast, lähtudes sellest, et nende väljaõpe ei sisaldanud vähemalt 115-tunnist nõutavat „instrumentaalaega“.
- 5 Conseil d'État (Belgia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) peatas 11. veebruaril 2019 esialgse õiguskaitse korras selle keelduva otsuse täitmise põhjenduste puudumise tõttu.¹
- 6 DGTA edastas 22. veebruaril 2019 kostjatele CPL(A) loa väljaandmisest keelduva uue otsuse, esitades oma põhjendused.
- 7 Kui Conseil d'État (Belgia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) lõpuks otsustas, et kohtuasi ei allu talle, pöördusid need endised õpilased jälle esialgse õiguskaitse kohaldamise taotlusega tsiviilkohtusse, kes kohustas 18. aprilli 2019. aasta kohtumäärusega DGTA-d need CPL(A) load välja andma.
- 8 Cour d'appel de Bruxelles (Brüsseli apellatsioonkohus, Belgia) jättis 8. augusti 2019. aasta kohtuotsusega selle esialgse õiguskaitse kohaldamise määruse muutmata.
- 9 Belgia riik (DGTA) esitas vaidluse sisuliseks lahendamiseks kohtule, kes on esitanud käesoleva eelotsusetaotluse.

2. Asjassepuutuvad õigusnormid

Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (muudetud redaktsioonis, mis kehtis enne komisjoni 14. detsembri 2018. aasta rakendusmäärust (EL) 2018/1974, millega muudetakse määrust (EL) nr 1178/2011).

- 10 I lisa lõigud, mis käesolevasse asja puutuvad, on sõnastatud järgmiselt:

„A ALAJAGU

¹ Vt muu hulgas Conseil d'État' (Belgia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) kohtuotsus nr 653.659, mis on avaldatud aadressil <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

ÜLDNÕUDED

[...]

FCL.010 Mõisted

Käesolevas osas kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

„instrumentaallennu esmaimitaator (BITD)“ – maapealne treeningseade, mis kujutab teatava lennukiklassi piloodiõpilase töökohta. Võidakse kasutada ekraanile projitseeritud instrumendipaneele ja vedruga juhiseid, mis annavad ettekujutuse vähemalt instrumentaallennu protseduurilistest aspektidest;

[...]

„instruktoriga lennuõppeaeg“ – lennuaeg või maapealne instrumentaalaeg, mille jooksul isik saab lennuõpet asjakohase loaga instruktorilt;

[...]

„lennu täisimitaator (FFS)“ – õhusõiduki tüübi, mudeli või sarja piloodikabiini täismõõtmes makett, mis hõlmab kõiki seadmeid ja arvutiprogramme, mida on vaja õhusõiduki jäljendamiseks maa peal ja lennutegevuses, piloodikabiinist väljavaadet imiteerivat visuaalsüsteemi ja koormusi tekitavat liikursüsteemi;

[...]

„lennuelementide imitaator (FTD)“ – teatud tüüpi õhusõiduki mõõteriistade, seadmete, paneelide ja juhiste täismõõtmes makett kas katmata või kaetud piloodikabiinis, kaasa arvatud seadmed ja arvutiprogrammid, mida on vaja õhusõiduki jäljendamiseks maa peal ja õhus seadmele paigaldatud süsteemide ulatuses. Koormusi tekitav liikursüsteem ei ole nõutav, välja arvatud kopteri 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril, millel on nõutav visuaalsüsteemi olemasolu;

„lennuimitaator (FNPT)“ – treeningseade, mis imiteerib piloodikabiini keskkonda ja sisaldab seadmeid ja arvutiprogramme, mida on vaja õhusõiduki tüübi või klassi jäljendamiseks lennutegevuses sellisel määral, et süsteemid näiksid funktsioneerivat nagu reaalsel õhusõidukil;

[...]

„instrumentaallennuaeg“ – aeg, mille kestel piloot juhib õhusõidukit üksnes mõõteriistade näitude järgi;

„maapealne instrumentaalaeg“ – aeg, mille kestel piloot saab jäljendatud instrumentaallennu õpet lennutreeningseadmetel;

„instrumentaalaeg“ – instrumentaallennuaeg või maapealne instrumentaalaeg;

[...]

„lennumeeskonna koostöö“ (MCC) – lennumeeskonna ühtne tegutsemine kapteni juhtimisel;

[...]

„õhusõiduki kapten (PIC)“ – lendu juhtima ja lennu ohutuse eest vastutama määratud piloot;

[...]

„lennueksam“ – loa või pädevusmärke väljaandmiseks vajalik oskuste tõendamine, sealhulgas suuline teadmiste kontroll vastavalt vajadusele;

[...]

„piloodiõpilane kapteni kohustes (SPIC)“ – piloodiõpilane, kes täidab instruktoriga lennul kapteni kohuseid nii, et instruktor üksnes jälgib piloodiõpilast ning ei suuna ega juhi õhusõiduki lendu;

[...]

3. liide

Ametipiloodiloo ja liinipiloodiloo väljaandmise koolituskursused

1. Käesolevas liites kirjeldatakse erinevate koolituskursusetüüpide nõudeid [ametipiloodilubade] väljaandmiseks.

[...]

4. Kursus peab sisaldama järgmist:

[...]

b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

[...]

A. Liinipiloodi integreeritud kursus – lennukid

ÜLDIST

[...]

LENNUÕPE^{2*}

9. Lennuõppe (see ei hõlma tüübipädevusõpet) ja kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 195 tundi, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 195 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 95 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;
- b) lendama 70 lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab visuaallennureeglite järgi toimuvat lennuaga^{3**} ja instrumentaallennuaega piloodiõpilasena kapteni kohustes. Instrumentaallennuaega piloodiõpilasena kapteni kohustes loetakse lennuajaks kaptenina kuni 20 tunni ulatuses;
- c) lendama 50 tundi kaptenina marsruutlendudel, mis muu hulgas hõlmab üht visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- d) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist ning
- e) koguma 115 tundi instrumentaalaega, mis hõlmab vähemalt järgmist:
 - (1) 20 tundi lendamist piloodiõpilasena kapteni kohustes;
 - (2) 15 tundi lennumeeskonna koostööd, milleks võib kasutada lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II);
 - (3) 50 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas kuni:
 - i) 25 tundi maapealset instrumentaalaega I taseme lennuimitaatoril või
 - ii) 40 tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või lennu täisimitaatoril (FFS), sealhulgas kuni kümme tundi I taseme lennuimitaatoril.

Taotlejal, kellel on tunnistus instrumentaallennu põhimooduli läbimise kohta, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi. Instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD) kogutud tunde ei arvestata;

² Joonealune märkus ei puuduta eestikeelset versiooni.

³ VFR – *Visual Flight Rules*.

- f) viis tundi lennuaega lennukil, millel on sertifikaadi järgi vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.

LENNUEKSAM

10. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja lennuki ametipiloodi loa lennueksami ühe või mitme mootoriga lennukil ning instrumentaallennupädevuse lennueksami mitme mootoriga lennukil.

3. Poolte seisukohad

1. *Belgia riik (DGTA)*

- 11 Belgia riigi väitel ei olnud kostjad oma koolituse vältel läbinud vähemalt 115-tunnise instrumentaalajaga lennuõpet. Kui II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) läbitud tunde on rohkem kui 3. liite punktis 9 ette nähtud „kuni 55 tundi“ maapealset instrumentaalaega, ei saa neid ülemääraseid tunde 3. liite punkti 9 alapunktis e ette nähtud instrumentaalaja arvestuses nimelt arvesse võtta.
- 12 Ta viitab muu hulgas analüüsile, mille Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (European Union Aviation Security Agency, edaspidi „EASA“) talle 15. veebruaril 2019 saatis: „Olenemata sellest, milline on valitud kombinatsioon, saab II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) läbitud tundide koguarv olla ainult kuni 40 tundi. Kui sellele lisandub 15 tundi lennumeeskonna koostööd, on punktis 9 nimetatud 55 tundi täis ja üle selle ei saa enam ühtki maapealse instrumentaalaja lennutundi loa väljaandmise tarvis arvesse võtta“. EASA kinnitas neid tingimusi 12. juunil 2019.
- 13 Seega palub Belgia riik esitada Euroopa Kohtule kõigepealt kolm esimest alltoodud eelotsuse küsimust; sisulisest aspektist palub ta kohustada endisi õpilasi oma CPL(A) luba tagastama, otsustada, et selle loa saab kostjatele välja anda alles pärast seda, kui nad on oma väljaõpet täiendanud õhusõidukis läbitud instrumentaallennutundidega ja teinud uuesti lennueksami (*skill test*) osa, mis puudutab instrumente.

2. *Endised õpilased*

- 14 Endised õpilased ei nõustu DGTA instrumentaalaja arvestusega. Nende hinnangul on DGTA võtnud aluseks määruse uue tõlgenduse, sest vaidlusalusest keeldumisest varem ei ole DGTA Bluetail Flight Schoolis instrumentaallennuõppele pühendatud aega kahtluse alla seadnud, samuti on tema uus tõlgendus nende arvates vastuoluline.
- 15 Nende arvates käib punkti 9 alapunkti e alapunkti 3 alapunktis ii ette nähtud maapealse instrumentaalaja 40-tunnine maksimum üksnes 50-tunnise instrumentaallennuõppe, mitte aga kogu 115-tunnise instrumentaalaja kohta.

- 16 Sisuliselt paluvad nad jätta esialgse õiguskaitsse korras välja antud load kehtima, teise võimalusena esitada Euroopa Kohtule neljas alltoodud eelotsuse küsimus.

4. Esimese astme kohtu hinnang

- 17 Lennuki ametipiloodi (CPL(A)) lubade andmise tingimused on kindlaks määratud määruses (EL) nr 1178/2011.
- 18 Määruse I lisa A alajao 3. liites on kindlaks määratud selle loa saamiseks vajaliku koolituse sisu. Selle liite punkt 9 tekitab siiski kahtlusi instrumentaalaja arvestamise küsimuses.
- 19 Selle kohta märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et oma 8. augusti 2019. aasta otsuses juhtis apellatsioonikohus tähelepanu 3. liite punkti 9 alapunkti e ebamäärastele kohtadele. Esiteks, millise õppe jaoks tuleb eraldada need 10 tundi, mis jäävad 50-tunnisest instrumentaallennuõppest üle, kui sellest on lahutatud imitaatoril läbimiseks lubatud 40-tunnine maksimum (punkti 9 alapunkti e alapunkt 3)? Teiseks, mille jaoks on ette nähtud need 30 tundi, mis jäävad 115-tunnisest instrumentaalajast üle, kui sellest on lahutatud punkti 9 alapunkti e alapunktides 1, 2 ja 3 ette nähtud 20, 15 ja 50 tundi?
- 20 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates on kirjad, mille EASA saatis 15. veebruaril 2019 ning 12. juunil 2019, üsna lakoonilised ja nende abil ei saanud pooltevahelist vaidlust lahendada.
- 21 Ta märgib, et Euroopa Komisjon ei saa oma hinnangul enda vaatenurka 3. liite punkti 9 kohta teatavaks teha muidu, kui esitades oma seisukohad Euroopa Kohtule tehtud eelotsusetaotluse kohta.

5. Eelotsuse küsimused

- 22 Esimese astme kohus otsustab esitada neli poolte välja pakutud eelotsuse küsimust.
1. Kas komisjoni 3. novembri 2011. aasta määruses (EÜ) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008, sisalduva I lisa A alajao 3. liite punkt 9 lubab sama punkti 9 alapunktis e ette nähtud 115-tunnise instrumentaalaja hulka arvestada II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) läbitud lennuõppe tunde (maapealset instrumentaalaega), mis lisanduvad punkti 9 alapunkti e alapunktis 2 ette nähtud 15-tunnisele lennumeeskonna koostööle (MCC) ning punkti 9 alapunkti e alapunkti 3 alapunktis ii ette nähtud kuni 40-tunnisele II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) läbitud instrumentaallennuõppele, teisisõnu, kokku pikemat kui 55-tunnist maapealset instrumentaallaega?

2. Kas vastus esimesele küsimusele oleneb sellest, kas tunnid, mis lisanduvad eelnimetatud 15 ja 40 tunnile, kujutavad endast lennumeeskonna koostöö (MCC) tunde või imitaatoril läbitavat muud tüüpi treeningut?
3. Kui kahele eespool esitatud küsimusele vastatakse eitavalt, siis kas sama määruse I lisa A alajao 3. liite punkt 10 lubab anda CPL(A) loa välja pärast seda, kui piloodiloo taotlejad on täiendanud oma väljaõpet piisava arvu õhusõidukis läbitud tundidega, ilma et nad oleks lennueksamit (*skill test*) uuesti sooritanud?
4. Kui kolmele eespool esitatud küsimusele vastatakse eitavalt, siis kas õiguskindluse üldpõhimõtte kohaselt tuleb tõlgendust, mille Euroopa Kohus kõnealusele õigusnormile annab, ajaliselt piirata, näiteks nii, et seda kohaldataks ainult selliste piloodiloo taotlejate suhtes, kes esitavad CPL(A) loa taotluse või alustavad väljaõpet sellise loa saamiseks pärast kuupäeva, mil Euroopa Kohus oma kohtuotsuse teeb?