

Asia C-413/20

**Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen
ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä**

Jättämispäivä:

2.9.2020

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Brysselin
ranskankielinen alioikeus, Belgia)

Ennakkoratkaisupyynnön tekemispäivä:

12.2.2020

Kantaja:

Belgian valtio

Vastaajat:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

1. Asian kohde ja tiedot

- 1 Lentoliikenteen pääosasto (Direction générale Transport Aérien, jäljempänä DGTA) on Belgian valtion hallintoviranomainen, joka valvoo erityisesti lentäjien koulutusta ja myöntää lentokoneen lentäjien lupakirjoja.

- 2 Vastapuolet ovat asianmukaisesti hyväksytyt Bluetail Flight School -oppilaitoksen entisiä oppilaita, jonka koulutusohjelmat DGTA on hyväksynyt.
- 3 Koulutuksensa päätyttyä ja suoritettuaan lopullisen lentokokeen (skill test) he hakivat vuoden 2018 lopussa ansiolentäjän CPL(A)-lupakirjaa (Commercial Pilote Licence (Airplane)).
- 4 DGTA kieltäytyi 15.1.2019 myöntämästä heille lupakirjaa sillä perusteella, ettei heidän koulutukseensa ollut sisällyntä vaadittua vähintään 115 tunnin ”mittariaikaa”.
- 5 Conseil d’État (ylin hallintotuomioistuin, Belgia) lykkäsi 11.2.2019 välitoimena kyseisen epäämispäätöksen täytäntöönpanoa puutteellisten perustelujen vuoksi.¹
- 6 DGTA antoi 22.2.2019 vastapuolille tiedoksi uuden päätöksen CPL(A)-lupakirjan epäamisestä ja esitti lisää perusteita.
- 7 Koska Conseil d’État katsoi lopulta, ettei sillä ole toimivaltaa ratkaista asiaa, entiset oppilaat saattoivat asian edelleen välitoimena yksityisoikeudellisia asioita käsittelevään tuomioistuimeen, joka 18.4.2019 antamallaan määräyksellä velvoitti DGTA:n myöntämään CPL(A)-lupakirjat.
- 8 Cour d’appel de Bruxelles (Brysselin ylioikeus, Belgia) pysytti tämän välitoimia koskevan määräyksen 8.8.2019 antamallaan tuomiolla.
- 9 Belgian valtio (DGTA) saattoi asian ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen pääasian ratkaisemista varten.

2. Asiaa koskeva lainsäädäntö

Siviili-ilmailun lentomiestä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla 3.11.2011 annettu komission asetus (EU) N:o 1178/2011 (sellaisena kuin se oli muutettuna ennen asetuksen (EU) N:o 1178/2011 muuttamisesta 14.12.2018 annettua komission täytäntöönpanoasetusta (EU) 2018/1974)

- 10 Liitteessä I todetaan käsiteltävän asian kannalta merkityksellisin osin seuraavaa:

”A LUKU

YLEISET VAATIMUKSET

¹ Ks. erityisesti Conseil d’État’n tuomio nro 653.659, joka on julkaistu osoitteessa <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

--

FCL.010 Määritelmät

Tässä osassa (FCL) tarkoitetaan

--

'perusmittarilennon harjoituslaitteella' (BITD) maassa käytettävää koulutuslaitetta, joka jäljittelee lento-oppilaan paikkaa tietyssä lentokoneluokassa; siinä voidaan käyttää näytöllisiä mittaritauluja ja jousitettuja ohjaimia, jotka tarjoavat koulutusympäristön ainakin mittarilentomenetelmien harjoittelua varten;

--

'koululentoajalla' lentoaikaa tai mittariaikaa maassa, jonka aikana henkilö saa lentokoulutusta asianmukaisesti hyväksytyltä kouluttajalta;

--

'lentosimulaattorilla' (FFS) laitetta, johon kuuluu täysikokoinen jäljitelmä tietyn ilma-alustyypin tai -sarjan ohjaamosta, kaikki laitteet ja tietokoneohjelmat, jotka tarvitaan ilma-aluksen toiminnan jäljittelyyn maassa ja lennon aikana, näyttöjärjestelmä, joka antaa näkymän ulos ohjaamosta, sekä ohjaajan tuntemia voimia jäljittelevä liikejärjestelmä;

--

'lentokoulutuslaitteella' (FTD) laitetta, johon kuuluu täysikokoinen jäljitelmä tietyn ilma-alustyypin ohjaamon mittareista, laitteista ja hallintalaitteista avoimella ohjaamoalueella tai suljetussa ilma-aluksen ohjaamossa, sekä laitteet ja tietokoneohjelmat, jotka tarvitaan ilma-aluksen toiminnan jäljittelyyn maassa ja lennon aikana laitteeseen asennettujen järjestelmien sallimissa rajoissa; ohjaajan tuntemia voimia jäljittelevää liikejärjestelmää tai näyttöjärjestelmää ei vaadita, lukuun ottamatta helikopterien tason 2 ja 3 lentokoulutuslaitteita, joissa vaaditaan näyttöjärjestelmät;

'lento- ja suunnistusmenetelmien koulutuslaitteella' (FNPT) koulutuslaitetta, joka vastaa ohjaamoympäristöä sekä sen laitteita ja tietokoneohjelmia siinä määrin, että järjestelmät näyttävät toimivan kuten ilma-alustyypin tai -luokan järjestelmät lennon aikana;

--

'mittarilentoajalla' aikaa, jona ohjaaja ohjaa ilma-alusta pelkästään mittarien avulla;

'mittariajalla maassa' aikaa, jona ohjaaja saa mittarilentokoulutusta simulaatiokoulutuslaitteella (FSTD);

'mittariajalla' mittarilentoaikaa tai mittariaikaa maassa;

--

'miehistöyhteistyöllä' (MCC) ohjaamomiehistön toimintaa ilma-aluksen päällikön johtamana yhteistyötä tekevien miehistön jäsenten ryhmänä;

--

'ilma-aluksen päälliköllä' (PIC) ohjaajaa, jolla on ylin käskyvalta ja vastuu lennon turvallisuudesta;

--

'lentokokeella' taidonnäytettä, joka annetaan lupakirjan tai kelpuutuksen myöntämistä varten, sekä tarkastuslentäjän mahdollisesti vaatimaa suullista kuulustelua;

--

'päällikköoppilaalla' (SPIC) lento-oppilasta, joka toimii koululennolla ilma-aluksen päällikön tehtävissä siten, että lennonopettaja ei vaikuta lennon suoritukseen tai ohjaa ilma-alusta, vaan ainoastaan tarkkailee oppilasta;

--

Lisäys 3

Koulutus ansiolentäjän ja liikennelentäjän lupakirjan myöntämistä varten

1. Tässä lisäyksessä esitetään niitä erilaisia kurseja koskevat vaatimukset, joita järjestetään ansiolentäjän -- lupakirjojen myöntämiseksi --.

--

4. Kurssin on sisällettävä

--

näkö- ja mittarilentokoulutus,

--

A. Yhdistetty liikennelentäjäkurssi – lentokoneet

YLEISTÄ

--

LENTOKOULUTUS*

9. Lentokoulutuksen, tyyppikoulutusta lukuun ottamatta, on sisällettävä yhteensä vähintään 195 tuntia, mukaan lukien kaikki edistystä mittaavat kokeet, ja niistä korkeintaan 55 tuntia koko kurssilla saa olla mittariaikaa maassa. 195 tunnin kokonaisaikana hakijoiden on suoritettava vähintään

- a) 95 tuntia koululentoaikaa, josta korkeintaan 55 tuntia saa olla mittariaikaa maassa;
- b) 70 tuntia ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-lento** ja mittarilentoaika päällikköoppilaana (SPIC); mittarilentoaikaa päällikköoppilaana voidaan lukea lentoajaksi ilma-aluksen päällikkönä korkeintaan 20 tuntia;
- c) 50 tuntia matkalentoa ilma-aluksen päällikkönä, mukaan lukien VFR-matkalento, joka on vähintään 540 kilometriä (300 merimailia) pitkä ja jonka aikana suoritetaan laskut pysähtymiseen asti kahdelle lentopaikalle, jotka eivät ole samoja kuin lähtölentopaikka;
- d) 5 tuntia yölentoaikaa; näistä kolme tuntia on oltava koululentoa, joka sisältää vähintään yhden tunnin pituisen suunnistusmatkalennon ja viisi lentoonlähtöä yksin ja viisi laskua pysähtymiseen asti yksin, ja
- e) 115 tuntia mittarilentoaikaa, joka sisältää vähintään
 - 1) 20 tuntia päällikköoppilaana;
 - 2) 15 tuntia miehistöyhteistyötä, johon voidaan käyttää lentosimulaattoria tai FNPT II:ta;
 - 3) 50 tuntia mittarilentokoulutusta, josta korkeintaan
 - i) 25 tuntia saa olla mittariaikaa maassa FNPT I:llä, tai
 - ii) 40 tuntia saa olla mittariaikaa FNPT II:lla, FTD 2:lla tai lentosimulaattorilla, ja siitä korkeintaan 10 tuntia saa olla suoritettu FNPT I:llä.

Hakija, jolla on todistus perusmittarilennon kurssin suorittamisesta, saa hyvitystä korkeintaan 10 tuntia vaaditusta mittarikoulutusajasta; perusmittarilennon harjoituslaitteella (BITD) suoritettuja tunteja ei hyvitetä.

* Tämä alaviite ei ole merkityksellinen suomenkielisen käännöksen kannalta.

** VFR Visual Flight Rules.

- f) Viisi tuntia on suoritettava lentokoneella, joka on hyväksytty vähintään neljän henkilön kuljettamiseen ja jossa on säätöpotkuri ja sisään vedettävä laskuteline.

LENTOKOE

10. Lentokoulutuksen päätyttyä hakijan on suoritettava CPL(A)-lentokoe yksimoottorisella tai monimoottorisella lentokoneella ja mittarilentokoe monimoottorisella lentokoneella.”

3. Asianosaisten lausumat

1. *Belgian valtio (DGTA)*

- 11 Belgian valtion mukaan vastapuolet eivät ole suorittaneet koulutuksensa aikana vähintään 115 tunnin mittariaikaa. FNPT II -simulaattorilla suoritettuja tunteja, jotka ylittävät lisäyksessä 3 olevan 9 kohdan ensimmäisessä virkkeessä säädetyn mittariaikaa maassa koskevan yleisen 55 tunnin enimmäismäärän, ei nimittäin voida ottaa huomioon asetuksen lisäyksessä 3 olevan 9 kohdan e alakohdassa edellytettävän mittariajan laskennassa.
- 12 Belgian valtio viittaa erityisesti Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston (European Union Aviation Safety Agency, jäljempänä EASA) sille 15.2.2019 toimittamaan analyysiin, jossa todetaan seuraavaa: ”Valitusta yhdistelmästä riippumatta FNPT II:lla suoritettujen tuntien kokonaismäärä voi olla enintään 40 tuntia. Suorittamalla 15 tuntia miehistöyhteistyötä 9 kohdassa mainitut 55 tuntia täyttyvät, eikä lupakirjaa myönnettäessä voida niiden lisäksi ottaa huomioon enää mitään mittariaikaa maassa.” EASA vahvisti analyysinsä uudelleen 12.6.2019.
- 13 Belgian valtio vaatii näin ollen esittämään unionin tuomioistuimelle jäljempänä olevat ensimmäiset kolme ennakkoratkaisukysymystä, asiakysymyksen osalta velvoittamaan entiset oppilaat palauttamaan CPL(A)-lupakirjansa sekä toteamaan, että se voidaan myöntää vastaajille vasta sitten, kun he ovat suorittaneet koulutuksensa ilma-aluksessa hankitun mittarilentokoulutusajan osalta ja suorittaneet lentokokeen (skill test) mittariaikaosuuden uudelleen.

2. *Entiset oppilaat*

- 14 Entiset oppilaat kiistävät DGTA:n tekemän mittariajan vähentämisen. He katsovat, että DGTA tulkitsee asetusta uudella tavalla, koska se ei ennen riidanalaista epäämistä kyseenalaistanut Bluetail Flight School -oppilaitoksessa suoritettuun mittarilentokoulutukseen käytettyä aikaa, ja että sen uusi tulkinta asetuksesta on häilyvä.

- 15 Heidän mukaansa 9 kohdan e alakohdan 3 kohdan ii alakohdassa vahvistettua mittariaikaa maassa koskevaa 40 tunnin enimmäisaikaa sovelletaan ainoastaan 50 tunnin mittarilentokoulutukseen mutta ei koko 115 tunnin mittarilentoaikaan.
- 16 He vaativat lähinnä vahvistamaan välitoimena määrätyn lupakirjojen myöntämisen ja toissijaisesti esittämään unionin tuomioistuimelle jäljempänä olevan neljännen kysymyksen.

4. Kansallisen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 17 Ansiolentäjän CPL(A)-lupakirjojen myöntämistä koskevat edellytykset määritellään asetuksessa (EU) N:o 1178/2011.
- 18 Mainitun asetuksen liitteessä I olevan A luvun lisäyksessä 3 määritellään kyseisen lupakirjan myöntämiseen edellytettävä kurssin sisältö. Sen 9 kohta herättää kuitenkin epäilyjä mittariajan laskennasta.
- 19 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin muistuttaa tässä yhteydessä, että cour d'appel totesi 8.8.2019 antamassaan tuomiossa, että lisäyksessä 3 olevan 9 kohdan e alakohdassa on harmaita alueita. Ensinnäkin mitä koulutusta 50 tunnin mittarilentokoulutuksesta simulaattorissa sallitun 40 tunnin enimmäisajan vähentämisen jälkeen jäljelle jäävät 10 tuntia on oltava (9 kohdan e alakohdan 3 kohta)? Lisäksi mitä koulutusta 115 tunnin mittarilentoajasta 9 kohdan e alakohdan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen 20, 15 ja 50 tunnin vähentämisen jälkeen jäljelle jäävät 30 tuntia on oltava?
- 20 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin katsoo, että 15.2.2019 ja 12.6.2019 lähetetyt EASA:n sähköpostiviestit ovat varsin lyhyitä eikä niitä voida pitää merkityksellisinä asianosaisten välisessä keskustelussa.
- 21 Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen mukaan Euroopan komissio katsoi, ettei se voi ilmaista lisäyksessä 3 olevan 9 kohdan tulkintaa koskevaa kantaansa muuten kuin unionin tuomioistuimelle esitettävää ennakkoratkaisupyyntöä koskevissa huomautuksissa.

5. Ennakkoratkaisukysymykset

- 22 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin päättää esittää asianosaisten ehdottamat seuraavat neljä ennakkoratkaisukysymystä:
- 1) Mahdollistaako siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla 3.11.2011 annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä I olevan A luvun lisäyksessä 3 oleva 9 kohta sen, että 9 kohdan e alakohdassa tarkoitettun 115 tunnin mittarilentoajan laskennassa otetaan huomioon

FNPT II -lentosimulaattorilla suoritettavat koulutustunnit (mittariaika maassa) 9 kohdan e alakohdan 2 kohdassa tarkoitetun 15 tunnin miehistöyhteistyön ja 9 kohdan e alakohdan 3 kohdan ii alakohdassa tarkoitetun FNPT II:lla suoritettujen 40 tunnin mittarilentokoulutuksen enimmäismäärän lisäksi eli yli 55 tuntia mittariaikaa maassa?

- 2) Riippuuko ensimmäiseen kysymykseen annettava vastaus siitä, ovatko edellä mainittujen 15 ja 40 tunnin lisäksi suoritettavat tunnit miehistöyhteistyötunteja vai muun tyyppistä simulaattorikoulutusta?
- 3) Jos kahteen edelliseen kysymykseen vastataan kieltävästi, mahdollistaako saman asetuksen liitteessä I olevan A luvun lisäyksessä 3 oleva 10 kohta sen, että CPL(A)-lupakirja myönnetään sen jälkeen, kun lentäjän koulutusta hakevat henkilöt ovat suorittaneet koulutuksensa, johon sisältyy riittävä tuntimäärä ilma-aluksessa, ilman mittarilentoa koskevan lentokokeen (skill test) uudelleen suorittamista?
- 4) Jos kolmeen edelliseen kysymykseen vastataan kieltävästi, edellyttääkö oikeusvarmuuden yleinen periaate, että unionin tuomioistuimen esittämää kyseisen säännöksen tulkintaa rajoitetaan ajallisesti esimerkiksi siten, että sitä sovelletaan ainoastaan CPL(A)-lupakirjaa hakeviin lentäjän koulutusta hakeviin henkilöihin, jotka ovat aloittaneet tällaisen lupakirjan saamiseen johtavan koulutuksensa unionin tuomioistuimen tuomion antamispäivän jälkeen?