

Predmet C-413/20**Sažetak zahtjeva za prethodnu odluku sastavljen na temelju članka 98.
stavka 1. Poslovnika Suda****Datum podnošenja:**

2. rujna 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:Tribunal de première instance francophone de Bruxelles
(Prvostupanjski sud na francuskom jeziku u Bruxellesu, Belgija)**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

12. veljače 2020.

Tužitelj:

État belge

Tuženici:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

1. Predmet i podaci o sporu

- 1 Direction générale Transport Aérien (Glavna uprava za zračni prijevoz, u daljnjem tekstu: DGTA) je uprava État belge koja među ostalim nadzire osposobljavanje pilota i izdaje dozvole za pilote zrakoplova.

- 2 Tuženici su bivši učenici propisno akreditirane obrazovne ustanove Bluetail Flight School čije je programe osposobljavanja odobrila DGTA.
- 3 Po završetku osposobljavanja i nakon što su uspješno položili završni ispit praktične osposobljenosti (*skill test*), zatražili su na kraju 2018. dozvolu za profesionalnog pilota, takozvanu CPL (A) (*Commercial Pilote Licence (Airplane)*).
- 4 DGTA je 15. siječnja 2019. odbila izdati im dozvolu jer je smatrala da njihovo osposobljavanje nije uključivalo 115 sati „instrumentalnog naleta” koji su minimalno potrebni.
- 5 Conseil d’État (Državno vijeće, Belgija) 11. veljače 2019. u postupku privremene pravne zaštite odgodio je izvršenje te odluke o odbijanju zbog nedostatka u obrazloženju¹.
- 6 DGTA je 22. veljače 2019. dostavila tuženicima novu odluku o odbijanju izdavanja dozvole CPL (A), pri čemu je navela svoje razloge.
- 7 Budući da se Conseil d’État (Državno vijeće) u konačnici proglasio nenadležnim, bivši učenici uputili su predmet građanskom sudu, i dalje u postupku privremene pravne zaštite, koji je rješenjem od 18. travnja 2019. naložio DGTA-i da izda dozvole CPL (A).
- 8 Presudom od 8. kolovoza 2019. cour d’appel de Bruxelles (Žalbeni sud u Bruxellesu, Belgija) potvrdio je to rješenje u postupku privremene pravne zaštite.
- 9 État belge (DGTA) uputio je spor sudu koji je uputio zahtjev kako bi on odlučio o meritumu.

2. Predmetno zakonodavstvo

Uredba Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenoga 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (kako je izmijenjena Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 2018/1974 od 14. prosinca 2018. o izmjeni Uredbe (EU) br. 1178/2011)

- 10 U dijelovima koji su relevantni za ovaj predmet Prilog I. glasi kako slijedi:

„PODDIO A

OPĆI ZAHTJEVI

¹ Vidjeti osobito presudu Conseil d’État (Državno vijeće) br. 653.659 objavljenu na <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

[...]

FCL.010 Definicije

Za potrebe ovog dijela primjenjuju se sljedeće definicije:

[...]

Uređaj za vježbanje osnovnih instrumentalnih procedura (BITD) znači uređaj za vježbanje, koji se nalazi na zemlji, koji u osnovi predstavlja klase aviona. Može koristiti instrumente postavljene na ekranu i kontrole na oprugu, predstavlja platformu za osposobljavanje za barem proceduralne aspekte instrumentalnog letenja.

[...]

Nalet s instruktorom znači nalet ili instrumentalni nalet na zemlji tijekom kojeg se osoba osposobljava od instruktora autoriziranog u tu svrhu.

[...]

Simulator letenja znači potpuna kopija pilotske kabine određenog tipa i modela zrakoplova, uključujući kompletnu opremu i kompjutorske programe potrebne za simulaciju zemaljskih i letnih operacija zrakoplova, zajedno sa sistemom za vizualnu prezentaciju vanjskog svijeta kao pogled iz pilotske kabine i pokretnu platformu.

[...]

Uređaj za letačko osposobljavanje (FTD) znači potpuna kopija pilotskih instrumenata, opreme i komandi leta određenog tipa i modela zrakoplova, uključujući opremu i kompjutorske programe potrebne za simulaciju određenih radnji u pilotskoj kabini u operacijama na zemlji i u zraku. Ne zahtjeva vizualni sustav ni pokretnu platformu, osim u slučaju helikoptera razine 2 i 3, kada su obavezni vizualni sustavi.

Uređaj za osposobljavanje letačkih i navigacijskih procedura (FNPT) znači uređaj koji predstavlja pilotsku kabinu određenog tipa ili klase i modela zrakoplova uključujući opremu i kompjutorske programe potrebne za simulaciju određenih radnji u pilotskoj kabini u operacijama na zemlji i u zraku.

[...]

Instrumentalni nalet u letu znači nalet tijekom kojeg pilot upravlja zrakoplovom u letu isključivo koristeći instrumente.

Instrumentalni nalet na zemlji znači vrijeme tijekom kojeg se pilot osposobljava za simulirano instrumentalno letenje, u uređaju za osposobljavanje koji simulira let (FSTD).

Instrumentalni nalet znači instrumentalni nalet u letu ili instrumentalni nalet na zemlji.

[...]

Suradnja višečlane posade (MCC) znači funkcioniranje članova letačke posade kao tima pod vodstvom zapovjednika zrakoplova.

[...]

Zapovjednik zrakoplova (PIC) znači pilot koji je određen za zapovjednika i odgovoran za sigurno izvođenje leta.

[...]

Ispit praktične osposobljenosti znači ispit praktične osposobljenosti u svrhu stjecanja dozvole ili ovlaštenja uključujući i usmeno ispitivanje ako ispitivač to smatra potrebnim.

[...]

Učenik pilot u svojstvu zapovjednika zrakoplova (SPIC) znači učenik pilot koji djeluje kao zapovjednik zrakoplova u letu s instruktorom tijekom kojeg instruktor ne utječe na odluke ili upravljanje avionom, već samo nadgleda radnje učenika koji djeluje kao zapovjednik zrakoplova.

[...]

Dodatak 3.

Tečajevi osposobljavanja za stjecanje CPL-a i ATPL-a

1. Ovaj Dodatak opisuje zahtjeve za različite vrste tečajeva osposobljavanja za stjecanje CPL-a [...].

[...]

4. Tečaj mora sadržavati:

[...]

(b) osposobljavanje za vizualno i instrumentalno letenje;

[...]

A. Integrirani ATP tečaj osposobljavanja — avioni

OPĆENITO

[...]

LETAČKO OSPOSOBLJAVANJE*

9. Letačko osposobljavanje, ne uključujući tečaj osposobljavanja za ovlaštenje za tip, mora sadržavati ukupno najmanje 195 sati, koji uključuju sve testove napretka, od čega najviše do 55 sati za cjelokupni tečaj može biti instrumentalni nalet na uređaju. Unutar ukupnih 195 sati, podnositelji zahtjeva moraju imati najmanje:

- (a) 95 sati osposobljavanja s instruktorom, od čega najviše do 55 sati za cjelokupni tečaj može biti instrumentalni nalet na uređaju;
- (b) 70 sati kao PIC, uključujući VFR nalet** i instrumentalni nalet u avionu kao učenik PIC (SPIC). Instrumentalni nalet u avionu kao SPIC smatrat će se kao PIC nalet, do maksimalno 20 sati.
- (c) 50 sati rutnog letenja kao PIC, uključujući VFR rutno navigacijski let od najmanje 540 km (300 NM), tijekom kojeg se moraju obaviti slijetanja s zaustavljanjem na dva aerodroma različita od aerodroma polijetanja;
- (d) 5 sati naleta mora se obaviti po noći, sadržavajući 3 sata osposobljavanja s instruktorom, koje će uključivati najmanje 1 sat rutnog letenja i 5 samostalnih polijetanja i 5 samostalnih slijetanja s zaustavljanjem; i
- (e) 115 sati instrumentalnog naleta koji sadrži, najmanje:
 - 1. 20 sati kao SPIC;
 - 2. 15 sati MCC, koji se mogu izvesti na FFS-u ili FNTP-u II;
 - 3. 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, od čega najviše:
 - i. 25 sati može biti instrumentalni nalet na uređaju na FNPT I; ili
 - ii. 40 sati može biti instrumentalnog naleta na uređaju na FNPT-u II, FTD-u 2 ili FFS-u, od čega najviše do 10 sati može biti izvedeno na FNPT-u I.

Podnositelju zahtjeva koji ima certifikat o završenom osposobljavanju za osnovni instrumentalni letački modul, priznat će se najviše do 10 sati naleta osposobljavanja za instrumentalno letenje. Sati koji su izvedeni na BITD-u se ne priznaju;

- (f) 5 sati izvedenih u avionu certificiranom za prijevoz najmanje 4 osobe koji ima elisu promjenjivog koraka i uvlačeći stajni trap.

* U smislu „osposobljavanja ZA letenje”

** VFR *Visual Flight Rules*

ISPIT PRAKTIČNE OSPOSOBLJENOSTI

10. Po završetku odgovarajućeg letačkog osposobljavanja, podnositelj zahtjeva mora pristupiti CPL (A) ispitu praktične osposobljenosti ili na jednomotornom ili na višemotornom avionu i pristupiti IR ispitu praktične osposobljenosti na višemotornom avionu.”

3. Stajališta stranaka

1. *État belge (Belgijska Država) (DGTA)*

- 11 Prema mišljenju État belge (Belgijska Država), tuženici tijekom svojeg osposobljavanja nisu imali minimalno 115 sati instrumentalnog naleta. Naime, broj sati odrađenih na simulatoru FNPT II, koji prelazi broj od „najviše [...] 55 sati” instrumentalnog naleta na uređaju predviđen u prvoj rečenici točke 9. Dodatka 3., ne može se uzeti u obzir pri izračunu instrumentalnog naleta koji se zahtijeva točkom 9. podtočkom (e) Dodatka 3. Uredbi.
- 12 État belge (Belgijska Država) upućuje osobito na analizu koju joj je Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (European Union Aviation Security Agency, u daljnjem tekstu: EASA) dostavila 15. veljače 2019.: „Bez obzira na odabranu kombinaciju, ukupan broj odrađenih sati na FNPT-u II može iznositi najviše 40 sati. Uz 15 sati MCC-a, odrađeno je 55 sati navedenih u točki 9. i više se nijedan sat instrumentalnog naleta na zemlji ne može uzeti u obzir za izdavanje dozvole”. EASA je potvrdila uvjete 12. lipnja 2019.
- 13 État belge (Belgijska Država) stoga traži da se Sudu najprije postave prva tri prethodna pitanja navedena u nastavku i da se, u pogledu merituma, bivšim učenicima naloži da vrate dozvolu za pilota CPL (A), da se odluči da će se ta dozvola moći izdati tuženicima tek nakon što završe svoje osposobljavanje odrađivanjem sati osposobljavanja za instrumentalni nalet u zrakoplovu i polože ispit praktične osposobljenosti (*skill test*) koji se odnosi na instrumentalno letenje.

2. *Bivši učenici*

- 14 Bivši učenici osporavaju izračun sati instrumentalnog naleta koji navodi DGTA. Smatraju da DGTA taj izračun temelji na novom tumačenju Uredbe jer prije spornog odbijanja nije dovela u pitanje vrijeme određeno za osposobljavanje za instrumentalni nalet u obrazovnoj ustanovi Bluetail Flight School i da se njezino novo tumačenje mijenja.
- 15 Prema njihovu mišljenju, najviše 40 sati instrumentalnog naleta na uređaju, što je utvrđeno u točki 9. podtočki (e) podpodtočki 3. podpodpodtočki ii., primjenjuje se samo na 50 sati letačkog *osposobljavanja* za instrumentalno letenje, a ne na ukupno 115 sati instrumentalnog *letenja*.

- 16 U biti traže da se potvrdi naloženo izdavanje dozvola u postupku privremene pravne zaštite i, podredno, da se Sudu postavi četvrto pitanje navedeno u nastavku.

4. Ocjena Tribunala de première instance francophone de Bruxelles (Prvostupanjski sud na francuskom jeziku u Bruxellesu)

- 17 Uvjeti izdavanja dozvola profesionalnog pilota zrakoplova CPL (A) utvrđeni su Uredbom (EU) br. 1178/2011.
- 18 U Dodatku 3. poddijelu A njezina Priloga I. određuje se sadržaj tečaja za dobivanje te dozvole. Točka 9. tog dodatka ipak izaziva dvojbe u pogledu izračuna instrumentalnog naleta.
- 19 Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Prvostupanjski sud na francuskom jeziku u Bruxellesu) u tom pogledu podsjeća da je u svojoj presudi od 8. kolovoza 2019. cour d'appel de Bruxelles (Žalbeni sud u Bruxellesu) istaknuo sive zone u točki 9. podtočki (e) Dodatka 3. Najprije, na koje osposobljavanje treba rasporediti preostalih 10 sati od 50 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje, nakon što se oduzme 40 sati na simulatoru što je najveći dopušteni maksimum (točka 9. podtočka (e) podpodtočka 3.)? Osim toga, od 115 sati instrumentalnog naleta, na što se raspoređuje preostalih 30 sati nakon što se oduzme 20, 15 i 50 sati iz točke 9. podtočke (e) podpodtočki 1., 2. i 3.?
- 20 Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Prvostupanjski sud na francuskom jeziku u Bruxellesu) smatra da su EASA-ina dopisi od 15. veljače 2019. i 12. lipnja 2019. relativno šturi i da se na temelju njih ne može riješiti spor između stranaka.
- 21 Ističe da je Europska komisija smatrala da je mogla iznijeti svoje stajalište o tumačenju točke 9. Dodatka 3. samo u očitovanjima na zahtjev za prethodnu odluku upućen Sudu.

5. Prethodna pitanja

- 22 Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Prvostupanjski sud na francuskom jeziku u Bruxellesu, Belgija) odlučuje postaviti četiri prethodna pitanja koja su predložile stranke:
1. Omogućuje li se točkom 9. Dodatka 3. poddijela A Priloga I. Uredbi Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenoga 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća da se za izračun 115 sati instrumentalnog naleta iz točke 9. podtočke (e) uzmu u obzir sati osposobljavanja odrađeni

- na simulatoru leta FNPT II (instrumentalni nalet na uređaju), uz 15 sati MCC-a iz točke 9. podtočke (e) podpodtočke 2. i uz najviše 40 sati letačkog osposobljavanja za instrumentalno letenje odrađenih na FNPT-u II, iz točke 9. podtočke (e) podpodtočke 3. podpodpodtočke ii., odnosno više od 55 sati instrumentalnog naleta na uređaju?
2. Ovisi li odgovor na prvo pitanje o tome sadržavaju li sati odrađeni uz prethodno navedenih 15 i 40 sati sate MCC-a ili druge vrste osposobljavanja na simulatoru?
 3. U slučaju niječnog odgovora na prethodno navedena dva pitanja, omogućuje li se točkom 10. Dodatka 3. poddijela A Priloga I. te uredbe da se dozvola CPL (A) izda nakon što podnositelji zahtjeva za dozvolu pilota završe svoje osposobljavanje s dovoljnim brojem sati odrađenih u zrakoplovu a da ne moraju ponovno položiti ispit praktične osposobljenosti (*skill test*) koji se odnosi na instrumentalno letenje?
 4. U slučaju niječnog odgovora na prethodno navedena tri pitanja, nalaže li se općim načelom pravne sigurnosti da se vremenski ograniči tumačenje Suda o predmetnom pravnom pravilu, na primjer, kako bi se primijenilo samo na podnositelje zahtjeva za dozvolu pilota koji traže da im se izda dozvola CPL (A), odnosno koji su počeli svoje osposobljavanje kako bi dobili takvu dozvolu, nakon datuma presude Suda?