

**C-413/20. sz. ügy**

**Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemről a Bíróság eljárási szabályzata  
98. cikkének (1) bekezdése alapján készített összefoglalás**

**A benyújtás napja:**

2020. szeptember 2.

**A kérdést előterjesztő bíróság:**

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgium)

**Az előzetes döntéshozatalra utaló határozat kelte:**

2020. február 12.

**Felperes:**

État belge

**Alperesek:**

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S. A.

**1. A jogvita tárgya és az alapul szolgáló tények**

- 1 A Direction générale Transport Aérien (Légi Közlekedési Főigazgatóság, a továbbiakban: DGTA) az État belge (belga állam) azon hatósága, amely többek között a pilóták képzését felügyeli, és kibocsátja a repülőgépvezetői szakszolgálati engedélyeket.

- 2 Az alperesek korábban az akkreditált Bluetail Flight School növendékei voltak, amelynek képzési programjait a DGTA jóváhagyta.
- 3 Képzésük befejezése, és az utolsó jártassági vizsga (skill test) letétele után 2018 végén az úgynevezett CPL(A) (Commercial Pilote Licence [Airplane]) kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedélyért folyamodtak.
- 4 2019. január 15-én a DGTA arra hivatkozva tagadta meg tőlük a szakszolgálati engedély kiadását, hogy képzésük nem tartalmazta az előírt legalább 115 óra „műszeres repülési időt”.
- 5 2019. február 11-én a Conseil d’État (államtanács) az indokolás hiánya miatt ideiglenes intézkedésként felfüggesztette e határozat végrehajtását.<sup>1</sup>
- 6 2019. február 22-én a DGTA egy új határozatot kézbesített az alpereseknek, amelyben az indokok kifejtése mellett tagadta meg a CPL(A) engedély kiadását.
- 7 Mivel a Conseil d’État (államtanács) végül is hatásköre hiányát állapította meg, az egykori növendékek polgári bírósághoz fordultak, amely 2019. április 18-án továbbra is ideiglenes intézkedés tárgyában hozott végzésében a DGTA-t a CPL(A) szakszolgálati engedélyek kiadására kötelezte.
- 8 2019. augusztus 8-i ítéletében a cour d’appel de Bruxelles (brüsszeli fellebbviteli bíróság) jóváhagyta ezt az ideiglenes intézkedés tárgyában hozott végzést.
- 9 A belga állam (DGTA) az ügy érdemi elbírálása céljából a kérdést előterjesztő bíróság elé terjesztette a jogvitát.

## **2. Az alkalmazandó szabályozás**

*Az 1178/2011/EU rendelet módosításáról szóló 2018. december 14-i (EU) 2018/1974 bizottsági rendelet előtt módosított, a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó [helyesen: a polgári légi közlekedés hajózó személyzetére alkalmazandó] műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló 2011. november 3-i 1178/2011/EU bizottsági rendelet*

- 10 Az I. melléklet vonatkozó része értelmében:

„A. ALRÉSZ

### **ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**

[...]

<sup>1</sup> Lásd nevezetesen a Conseil d’État (államtanács) 653.659. számú ítéletét, közzétéve: <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr= 243659&l=fr>.

## FCL.010 Fogalommeghatározások

E rész alkalmazásában:

[...]

»alapszintű műszeres repülésgyakorló berendezés (BITD)«: a növendék pilóta valamely repülőgéposztálynak megfelelő szolgálati helyét reprezentáló, földi telepítésű kiképzőeszköz; magában foglalhat képernyő alapú műszerfalakat és rugós terhelő mechanizmussal ellátott kormányberendezést, amelyek képzési munkaállomásként szolgálnak legalább a műszeres repülés eljárásbeli aspektusainak begyakorlásához;

[...]

»kétkormányos oktatási idő«: az a repülési idő vagy műszeres földi idő, amely alatt egy erre jogosult oktató repülésoktatásban részesít egy személyt;

[...]

»teljes repülésszimulátor (FFS)«: egy adott típusú vagy gyártmányú, modellű és sorozatú légi jármű pilótafülkéjének teljes méretű mása, benne a légi jármű földi és légi üzemeltetésének megjelenítéséhez szükséges összes berendezéssel és számítógépes programmal, valamint a pilótafülkéből való kilátást szimuláló vizuális rendszerrel és a mozgási erőhatásokat szimuláló rendszerrel;

[...]

»repülésgyakorló berendezés (FTD)«: egy meghatározott légijármű-típus műszereinek, berendezéseinek, paneljeinek és kormányserveinek egy nyitott pilótafülkében vagy egy légi jármű zárt pilótafülkéjében elhelyezett teljes méretű mása, benne olyan berendezésekkel és számítógépes programokkal, amelyek a légi jármű földi és légi üzemeltetési feltételeinek a berendezésbe beépített rendszerek szintjén való megjelenítéséhez szükségesek. Ehhez nem szükséges a pilótafülkéből való kilátást szimuláló vizuális rendszer és a mozgási erőhatásokat szimuláló rendszer, kivéve a 2-es és 3-as szintű helikopteres repülésgyakorló berendezéseket (FTD), amelyeknél a vizuális rendszerek szükségesek;

»repülés- és navigációs eljárás-gyakorló berendezés (FNPT)«: olyan kiképzőeszköz, amely pilótafülkét vagy pilótafülke-környezetet reprezentál, benne olyan berendezésekkel és számítógépes programokkal, amelyek valamely légijármű-típus vagy -osztály légi üzemeltetésének szimulálásához szükségesek, azt a látszatot keltve, mintha a rendszerek egy valóságos légi járműben működnének;

[...]

»műszeres repülési idő«: az az időtartam, amely alatt a pilóta a légi járművet kizárólag műszerek igénybevételével irányítja;

»műszeres földi idő«: az az időtartam, amely alatt a pilóta repülésszimulációs oktatóeszközök (FSTD) segítségével, mesterséges repülési körülmények között oktatásban részesül;

»műszeres idő«: műszeres repülési idő vagy műszeres földi idő;

[...]

»repülőszemélyzeti együttműködés (MCC)«: a repülőszemélyzeti tagok együttműködése a parancsnokpilóta irányítása alatt;

[...]

»parancsnokpilóta«: a parancsnoki feladatra kijelölt, a repülés biztonságos végrehajtásáért felelős pilóta; a parancsnoki feladatra kijelölt, a repülés biztonságos végrehajtásáért felelős pilóta;

[...]

»jártassági vizsga«: olyan vizsga, amely szakszolgálati engedélyek, jogosítások megadása előtt a jártasság bizonyítására szolgál, és amely magában foglalhat szóbeli vizsgáztatást is;

[...]

»növendék parancsnokpilóta«: az a növendék pilóta, akinek a parancsnokpilótai tevékenységét a repülés időtartama alatt az oktató csak figyeli, de nem avatkozik bele a repülésbe, és nem veszi át a légi jármű irányítását;

[...]

### **3. függelék**

#### **Tanfolyamok a CPL és az ATPL kiadásához**

1. Ez a függelék a CPL [...] szakszolgálati engedélyek [...] kiadásához szükséges különböző típusú tanfolyamok követelményeit határozza meg.

[...]

4. A tanfolyamnak a következőket kell tartalmaznia:

[...]

b) látás utáni és műszeres repülésoktatást;

[...]

## **Integrált ATP-tanfolyam – Repülőgépek**

### **ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK**

[...]

### **REPÜLÉSI KÉPZÉS\***

9. A repülési képzésnek – a típusjogosítás-képzést kivéve – összesen legalább 195 órát kell tartalmaznia, beleértve az előrehaladást felmérő valamennyi vizsgát, ebből a teljes tanfolyamra vonatkozóan 55 óra lehet műszeres földi idő. A 195 órán belül a kérelmezőnek teljesítenie kell legalább:

- a) 95 órányi kétkormányos oktatást, melyből legfeljebb 55 óra lehet műszeres földi idő;
- b) 70 órányi, parancsnokpilótaként teljesített repülési időt, beleértve a növendék parancsnokpilótaként teljesített VFR repülést\*\* és a műszeres repülési időt. A növendék parancsnokpilótaként teljesített műszeres repülési időből legfeljebb 20 óra számítandó be a parancsnokpilótaként teljesített repülési időbe;
- c) 50 órányi útvonalrepülést parancsnokpilótaként, beleértve egy legalább 540 km (300 NM) hosszúságú VFR-útvonalrepülést, amely során két, az indulási repülőtértől eltérő repülőtéren történő teljes megállással végződő leszállást kell végrehajtani;
- d) ötórányi éjszakai repülést, amelyből három óra kétkormányos repülésoktatás, és ebből legalább egy óra útvonalrepülés navigálással, valamint öt egyedülfelszállást és öt teljes megállással végződő egyedülleszállást; és;
- e) 115 óra műszeres repülési időt, amely tartalmaz legalább:
  - 1) 20 óra repülési időt növendék parancsnokpilótaként;
  - 2) 15 órányi MCC oktatást, melynek során FFS vagy FNPT II alkalmazható;
  - 3) 50 órányi műszeres repülésoktatást, melyből legfeljebb:
    - i. 25 óra lehet műszeres földi idő FNPT I berendezésen; vagy
    - ii. 40 óra lehet a műszeres földi idő az FNPT II, FTD 2 vagy FFS berendezésen, és ebből legfeljebb 10 óra teljesíthető FNPT I-en.

\* Repülésoktatás értelemben.

\*\* VFR Visual Flight Rules

Azon kérelmező esetében, aki rendelkezik az alapvető műszerrepülő modul teljesítését igazoló tanúsítással, legfeljebb 10 óra beszámítandó a szükséges műszeres oktatási időbe. A BITD-n teljesített óraszámot nem kell beszámítani;

- f) öt óra repülési időt egy legalább négy személy szállítására vonatkozó tanúsítással, változtatható állásszögű légsavarral és behúzható futóművel rendelkező repülőgépen.

## JÁRTASSÁGI VIZSGA

10. A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(A)-jártassági vizsgát egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen, valamint az IR-jártassági vizsgát több hajtóműves repülőgépen. » A vonatkozó repülési képzés elvégzése után a kérelmezőnek le kell tennie a CPL(A)-jártassági vizsgát egy hajtóműves vagy több hajtóműves repülőgépen, valamint az IR-jártassági vizsgát több hajtóműves repülőgépen.”

### 3. A felek álláspontja

#### 1. *A belga állam (a DGTA)*

- 11 A belga állam szerint az alperesek képzéseik során nem teljesítették a műszeres repülési időre minimálisan előírt 115 órát. Az FNPT II szimulátoron teljesített órák ugyanis, amelyek meghaladják a műszeres földi időre a 3. függelék 9. pontjának első mondatában előírt „55 órás általános maximumot”, nem vehetők figyelembe a rendelet 3. függelékének 9.e) pontjában előírt műszeres repülési idő számításában.
- 12 A belga állam többek között arra az elemzésre hivatkozik, amelyet az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (European Union Aviation Security Agency, a továbbiakban EASA) 2019. február 15-én küldött meg részére: „A választott kombinációtól függetlenül az FNPT II berendezésen teljesített összóraszám legfeljebb 40 óra lehet. Az MCC 15 órájával teljesül a 9. pontban említett 55 óra, és a szakszolgálati engedély kiadásához nem lehet több műszeres földi órát figyelembe venni”. Mindezt az EASA 2019. június 12-én újra megerősítette.
- 13 A belga állam ezért azt kéri a kérdést előterjesztő bíróságtól, hogy először is terjessze a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra az alábbiakban megfogalmazott kérdések közül az első hármat, illetve az ügy érdeméről határozva rendelje el, hogy az egykori növendékek szolgáltatassák vissza CPL(A) szakszolgálati engedélyüket, és állapítsa meg, hogy ezen szakszolgálati engedély csak azután adható ki az alperesek számára, ha képzésüket légi járművön elvégzett műszeres oktatással eltöltött órákkal teljesítették, és megismételték a jártassági vizsgának (skill test) a műszeres repülésre vonatkozó részét.

## 2. *Az egykori növendékek*

- 14 Az egykori növendékek a műszeres repülési óráknak a DGTA általi számítását kifogásolják. Úgy vélik, hogy a DGTA a rendelet egy új értelmezéséből indult ki, mivel a vitatott elutasítás előtt nem kérdőjelezte meg a Bluetail Flight Schoolban a műszeres képzésre fordított időt, és új értelmezése képlékeny.
- 15 Véleményük szerint a műszeres földi időre vonatkozóan a 9. pont 3) ii) alpontjában rögzített 40 órás maximum csak az 50 órányi *műszeres* repülésoktatásra, nem pedig a 115 órás *műszeres repülési időre* alkalmazható.
- 16 Lényegében a szakszolgálati engedélyek ideiglenes intézkedésként elrendelt kibocsátásának megerősítését, másodlagosan pedig az alábbiakban ismertetett negyedik kérdésnek a Bírósághoz való előterjesztését kérik.

## 4. A kérdést előterjesztő bíróság általi értékelés

- 17 A „CPL(A) kereskedelmi pilóta szakszolgálati engedély” kibocsátásának feltételeit az 1178/2011/EU rendelet határozza meg.
- 18 Az I. melléklet 3.függelékének A. alrésze határozza meg az e szakszolgálati engedély megszerzéséhez szükséges tanfolyam tartalmát. Ennek 9. pontja azonban kétségeket vet fel a műszeres repülési idő számításával kapcsolatban.
- 19 A kérdést előterjesztő bíróság e tekintetben arra emlékeztet, hogy 2019. augusztus 8-i ítéletében a fellebbviteli bíróság rámutatott a 3. függelék 9. pontjának e) alpontjában található tisztázatlan részekre. Először is, mely képzésbe kell beszámítani az 50 órányi műszeres oktatásból a szimulátorban engedélyezett legfeljebb 40 óra levonását követően fennmaradó 10 órát (9.e. pont)? Ezenkívül a műszeres repülési idő 115 órájából a 9.e. pont 1), 2) és 3) alpontjában említett 20, 15 és 50 óra levonása után fennmaradó 30 órát hová kell beszámítani?
- 20 A kérdést előterjesztő bíróság úgy tekinti, hogy az EASA 2019. február 15-i és 2019. június 12-i levelei viszonylag szűkszavúak, és nem teszik lehetővé a felek közötti jogvita rendezését.
- 21 E bíróság előadja, hogy az Európai Bizottság úgy ítélte meg, hogy a 3. függelék 9. pontjának értelmezésére vonatkozó álláspontját csak a Bírósághoz intézett előzetes döntéshozatal iránti kérelemre vonatkozó észrevételeiben ismertetheti.

## 5. Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 22 E bíróság úgy határoz, hogy előzetes döntéshozatalra előterjeszti a felek által javasolt négy kérdést:



- 1) A polgári légi közlekedéshez kapcsolódó [helyesen: a polgári légi közlekedés hajózó személyzetére alkalmazandó] műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló 2011. november 3-i 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. melléklete A. alrésze 3. függelékének 9. pontja a 9.e) pontban rögzített 115 órányi műszeres repülési idő számítása során lehetővé teszi-e az FNPT II repülésszimulátoron teljesített gyakorló órák (műszeres földi idő) figyelembevételét a 9.e) pont 2) alpontjában említett 15 MCC oktatási órán felül és a 9.e) pont 3.ii) alpontjában említett, FNPT II-n teljesített legfeljebb 40 órányi műszeres repülési időn, illetve az 55 órányi földi műszeres repülési időn felül?
- 2) Az első kérdésre adandó válasz változik-e attól függően, hogy a fent említett 15 és 40 órán felül teljesített órák MCC oktatási órákból vagy más szimulátoros gyakorlattípusokból tevődnek össze?
- 3) A fenti két kérdésre adandó nemleges válasz esetén ugyanezen rendelet I. melléklete A. alrésze 3. függelékének 10. pontja lehetővé teszi-e a CPL(A) szakszolgálati engedélynek az azt követően történő kibocsátását, a műszeres repülésre vonatkozó jártassági vizsga („skill test”) megismétlése nélkül, hogy a pilótajelöltek megfelelő számú légi járművön töltött órával teljesítették képzéseiket?
- 4) A fenti három kérdésre adandó nemleges válasz esetén a jogbiztonság általános elve alapján időben korlátozni kell-e a Bíróság által a szóban forgó jogszabály vonatkozásában adott értelmezést, például annak érdekében, hogy az csak azon pilótajelöltekre legyen alkalmazható, akik a CPL(A) szakszolgálati engedély kibocsátását a Bíróság ítéletét követően kérelmezik, vagy például az ezen engedély megszerzéséhez szükséges képzésüket azt követően kezdték meg?