

**Byla C-413/20**

**Prašymo priimti prejudicinį sprendimą santrauka pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 98 straipsnio 1 dalį**

**Gavimo data:**

2020 m. rugsėjo 2 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Tribunal de première instance francophone de Bruxelles* (Belgija)

**Sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2020 m. vasario 12 d.

**Pareiškėjas:**

Belgijos valstybė

**Atsakovai:**

LO

OG

SH

MB

JD

OP

*Bluetail Flight School S.A.*

**1. Ginčo dalykas ir aplinkybės**

- 1 *Direction générale Transport Aérien* (Oro transporto generalinė direkcija, toliau – DGTA) yra Belgijos valstybės valdžios institucija, kuri, be kita ko, prižiūri pilotų mokymą ir išduoda lėktuvų piloto licencijas.
- 2 Atsakovai yra buvę deramai pripažintos *Bluetail Flight School*, kurios mokymo programas patvirtino DGTA, mokiniai.

- 3 Baigę mokymą ir išlaikę galutinį įgūdžių patikrinimą (angl. *skill test*), 2018 m. pabaigoje jie paprašė išduoti komercinės aviacijos (lėktuvų) piloto licenciją (angl. *Commercial pilote Licence (Airplane)*) – vadinamąją CPL(A) licenciją.
- 4 2019 m. sausio 15 d. DGTA atsisakė jiems išduoti licenciją, manydama, kad į jų mokymą nebuvo įtrauktas mažiausias reikalaujamas 115 valandų „skrydžio pagal prietaisus laikas“.
- 5 2019 m. vasario 11 d. *Conseil d'État* (Valstybės Taryba), taikydama laikinąsias apsaugos priemones, sustabdė šio sprendimo dėl atsisakymo vykdymą dėl motyvų trūkumo<sup>1</sup>.
- 6 2019 m. vasario 22 d. DGTA pranešė atsakovams apie naują sprendimą atsisakyti išduoti CPL(A) licenciją ir pateikė savo motyvus.
- 7 Kadangi *Conseil d'État* (Valstybės Taryba) galiausiai atsisakė jurisdikcijos, buvę mokiniai kreipėsi į civilinių bylų teismą, kuris, taip pat taikydamas laikinąsias apsaugos priemones, 2019 m. balandžio 18 d. nutartimi nurodė DGTA išduoti CPL(A) licencijas.
- 8 2019 m. rugpjūčio 8 d. sprendimu *Cour d'appel de Bruxelles* (Briuselio apeliacinis teismas) patvirtino šią nutartį dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo.
- 9 Belgijos valstybė (DGTA) kreipėsi į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą, kad šis priimtų sprendimą dėl bylos esmės.

## **2. Nagrinėjami teisės aktai**

*2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (su pakeitimais, padarytais iki 2018 m. gruodžio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2018/1974, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011)*

- 10 Nagrinėjamu atveju svarbios I priedo nuostatos suformuluotos taip:

**„A SKYRIUS**

***BENDRIEJI REIKALAVIMAI***

<...>

<sup>1</sup> Žr., be kita ko, *Conseil d'État* sprendimą Nr. 653.659, paskelbtą <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

## FCL.010 Sąvokų apibrėžtys

Šioje dalyje vartojamų terminų apibrėžtys:

<...>

pradinio mokymo pagal prietaisus priemonė (BITD) – antžeminis mokymo įrenginys, atitinkamos lėktuvų klasės piloto mokinio kabina. Jame gali būti naudojami ekraniniai prietaisų skydai ir spyruokliniai vairai, sudarantys mokymo vietą, kurioje mokoma bent skrydžio pagal prietaisus procedūrų;

<...>

skrydžio su instruktoriumi laikas – skrydžio laikas arba treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas, kurį tinkamai įgaliotas instruktorius asmenį moko skraidyti;

<...>

viso skrydžio imituoklis (FFS) – konkretaus tipo ar markės, modelio ir serijos orlaivio įgulos kabinos realaus dydžio kopija, įskaitant visą įrangą ir kompiuterines programas, būtinas orlaivio veiksmams ant žemės ar skrydžiui imituoti, taip pat vaizdo sistemą, kuria galima matyti vaizdą iš kabinos skrendant, ir judėjimo imitavimo sistemą;

<...>

skrydžio treniruoklis (FTD) – konkretaus tipo orlaivio prietaisų, įrangos, prietaisų skydų ir vairų realaus dydžio kopijos atviroje arba uždaroje įgulos kabinoje, įskaitant visą įrangą ir kompiuterines programas, būtinas, kad treniruoklyje įdiegtos sistemos imituotų orlaivį ant žemės ar skrendantį. Judėjimo imitavimo ar vaizdo sistemų įrengti nebūtina, išskyrus 2 ir 3 lygio sraigtasparnius imituojančius FTD, kuriuose būtina įrengti vaizdo sistemas;

skrydžio ir navigacijos procedūrų treniruoklis (FNPT) – mokymo įrenginys, imituojantis įgulos kabinos ar pilotų kabinos aplinką, įskaitant visą įrangą ir kompiuterines programas, būtinas atitinkamo tipo ar klasės orlaivio skrydžiui imituoti, kad sistemos veiktų kaip orlaivyje;

<...>

realaus skrydžio pagal prietaisus laikas – laikas, per kurį pilotas valdo skrendantį orlaivį tik vadovaudamasis prietaisais;

treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas – laikas, kurį pilotas imituojamo skrydžio treniruokliu (FSTD) mokomas atlikti imituojamąjį skrydį pagal prietaisus;

skrydžio pagal prietaisus laikas – skrydžio pagal prietaisus laikas arba treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas;

<...>

daugianarės įgulos sąveika (MCC) – skrydžio įgulos kaip tarpusavyje bendradarbiaujančių narių komandos, kuriai vadovauja įgulos vadas, sąveika;

<...>

įgulos vadas (PIC) – vadovauti paskirtas pilotas, atsakingas už skrydžio saugą;

<...>

įgūdžių patikrinimas – įgūdžių parodymas siekiant gauti licenciją ar kvalifikaciją, įskaitant tokį egzaminą žodžiu, kokio gali reikėti;

<...>

pilotas mokinys įgulos vadas (SPIC) – pilotas mokinys, kuris per skrydį su jį stebinčiu instruktoriumi, nedarančiu įtakos orlaivio skrydžiui ir jo nevaldančiu, vykdo įgulos vado funkcijas;

<...>

### **3 priedėlis**

#### **Mokymo kursai CPL ir ATPL gauti**

1. Šiame priedėlyje aprašomi įvairių tipų mokymo kursų, kuriuos baigus išduodama CPL <...>, reikalavimai.

<...>

4. Kursą sudaro:

<...>

b) vizualiojo skrydžio ir skrydžio pagal prietaisus mokymas;

<...>

#### **A. ATP integruotasis kursas. Lėktuvai**

#### **BENDROSIOS NUOSTATOS**

<...>

**SKRYDŽIO MOKYMAS\***

9. Skrydžio mokymą, išskyrus mokymą orlaivio tipo kvalifikacijai gauti, sudaro, įskaitant visus pažangos patikrinimo egzaminus, iš viso bent 195 valandos, iš kurių iki 55 valandų gali būti treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas. Per visą 195 valandų mokymą prašymo teikėjas privalo išskraidyti bent:

- a) 95 valandas skrydžio su instruktoriumi laiko, iš kurių iki 55 valandų gali būti treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas;
- b) 70 valandų vykdydamas įgulos vado funkcijas, įskaitant skrydžio pagal VFR\*\* ir skrydžio pagal prietaisus laiką, išskraidytą vykdant piloto mokinio įgulos vado (SPIC) funkcijas. Į skrydžio vykdant įgulos vado funkcijas laiką gali būti įskaitoma ne daugiau kaip 20 valandų skrydžio pagal prietaisus laiko, išskraidyto vykdant SPIC funkcijas;
- c) 50 valandų maršrutinio skrydžio vykdant įgulos vado funkcijas, įskaitant bent 540 km (300 jūrmylių) maršrutinį skrydį pagal VFR, per kurį dviejuose ne išvykimo aerodromuose nutupiama visiškai sustojant;
- d) 5 valandas skrydžio naktį laiko; jas sudaro 3 valandos skrydžio su instruktoriumi laiko, įskaitant bent 1 valandą navigacijos maršrutu laiko ir 5 savarankiškus kilimus bei 5 savarankiškus tūpimus iki visiškai sustojant ir
- e) 115 valandų skrydžio pagal prietaisus laiko, kurias sudaro bent:
  - 1) 20 valandų vykdant SPIC funkcijas;
  - 2) 15 valandų MCC, kurios gali būti treniravimosi FFS ar FNPT II valandos;
  - 3) 50 valandų skrydžio pagal prietaisus mokymas, iš kurių:
    - i) iki 25 valandų gali būti treniruokliu FNPT I imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas; arba
    - ii) iki 40 valandų gali būti treniruokliu FNPT II, FTD 2 ar FFS imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas, iš kurių iki 10 valandų gali būti mokymosi FNPT I laikas.

Prašymo teikėjui, turinčiam bazinio skrydžio pagal prietaisus modulio kurso baigimo pažymėjimą, į privalomą skrydžio pagal prietaisus mokymo laiką įskaitoma iki 10 valandų. Mokymosi BITD valandos neįskaitomos;

\* „Mokymo skristi“ prasme.

\*\* VFR *Visual Flight Rules*

- f) 5 valandas bent 4 asmenims skraidinti sertifikuotu lėktuvu, turinčiu kintamojo menčių posvyrio kampo orsraigę ir įtraukiamąją važiuoklę.

## **ĮGŪDŽIŲ PATIKRINIMAS**

10. Baigęs atitinkamą skrydžio mokymo kursą, prašymo teikėjas laiko CPL(A) gauti būtinų įgūdžių patikrinimo egzaminą vieno variklio arba kelių variklių lėktuvu ir IR gauti būtinų įgūdžių patikrinimo egzaminą kelių variklių lėktuvu.“

### **3. Šaliu argumentai**

#### **1. Belgijos valstybė (DGTA)**

- 11 Belgijos valstybės teigimu, per mokymus atsakovai neužbaigė minimalaus 115 valandų „skrydžio pagal prietaisus“ kurso. Iš tikrųjų apskaičiuojant reglamento 3 priedėlio 9 punkto e papunktyje numatytą laiką negali būti atsižvelgta į treniravimosi imituokliu FNPT II laiką, kuris viršija 3 priedėlio 9 punkto pirmame sakinyje numatytas „iki 55 valandų“ treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus.
- 12 Ji, be kita ko, remiasi 2019 m. vasario 15 d. Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (angl. *European Union Aviation Security Agency*, toliau – EASA) jai adresuotu raštu: „Kad ir koks būtų pasirinktas derinys, bendras treniravimosi FNPT II laikas gali būti ne ilgesnis kaip 40 valandų. Kartu su 15 valandų daugianarės įgulos sąveikos (MCC) mokymu pasiekiamas 9 punkte nurodytas 55 valandų laikas ir, išduodant licenciją, negali būti atsižvelgiama į nė vieną papildomą treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus valandą“. Šią išvadą EASA dar kartą patvirtino 2019 m. birželio 12 d.
- 13 Todėl Belgijos valstybė nacionalinio teismo prašo pirmiausia pateikti Teisingumo Teismui toliau išdėstytus tris prejudicinius klausimus, o kiek tai susiję su ginčo esmė, nurodyti buvusiems mokiniams grąžinti turimą piloto CPL(A) licenciją, nuspręsti, kad atsakovams ši licencija galės būti išduota tik po to, kai jie užbaigs mokymą, t. y. išklausus skrydžio pagal prietaisus kursą orlaivyje ir išlaikys skrydžiui pagal prietaisus skirtą įgūdžių patikrinimo (angl. *skill test*) dalį.

#### **2. Buvę mokiniai**

- 14 Buvę mokiniai ginčija DGTA atliktą treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus valandų apskaičiavimą. Jie mano, kad DGTA remiasi nauju reglamento aiškinimu, nes iki ginčijamo atsisakymo išduoti licenciją ji neužginčijo skrydžio pagal prietaisus mokymui *Bluetail Flight School* skirto laiko ir kad jos naujas aiškinimas kinta.
- 15 Jų teigimu, 9 priedėlio 9 punkto e papunkčio 3 dalies ii papunktyje nustatytas didžiausias 40 valandų skrydžio pagal prietaisus laikas taikomas tik 50 valandų

trunkančiam skrydžio pagal prietaisus *mokymui*, bet ne visam 115 valandų skrydžio pagal prietaisus laikui.

- 16 Jie iš esmės prašo patvirtinti nutartimi dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo suteiktas licencijas ir, jeigu šis reikalavimas nebūtų patenkintas, pateikti Teisingumo Teismui toliau išdėstytą ketvirtąjį klausimą.

#### **4. Teismo vertinimas**

- 17 Komercinės aviacijos (lėktuvų) piloto licencijos (CPL(A)) išdavimo sąlygos apibrėžtos Reglamente (ES) Nr. 1178/2011.
- 18 Jo I priedo A skirsnio 3 priedėlyje apibrėžiamas kursų, kuriuos reikia baigti norint gauti šią licenciją, turinys. Vis dėlto jo 9 punktą kelia abejonių dėl skrydžio pagal prietaisus laiko apskaičiavimo.
- 19 Šiuo klausimu nacionalinis teismas primena, kad 2019 m. rugpjūčio 8 d. sprendime apeliacinis teismas pažymėjo, jog 3 priedėlio 9 punkto e papunktyje yra neaiškumų. Visų pirma, kokiam mokymui turi būti skiriamos 10 valandų, liekančių iš skrydžio pagal prietaisus mokymui skirtų 50 valandų atėmus iki 40 valandų treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laiką (9 punkto e papunkčio 3 dalis)? Be to, iš 115 skrydžio pagal prietaisus valandų, kam skiriamos 30 valandų, kurios lieka atėmus 9 punkto e papunkčio 1, 2 ir 3 dalyse numatytas 20, 15 ir 50 valandų?
- 20 Teismas mano, kad 2019 m. vasario 15 d. ir 2019 m. birželio 12 d. EASA raštai yra gana lakoniški ir kad jie nepadėjo išspręsti šalių ginčo.
- 21 Jis pažymi, kad Europos Komisija nurodė galinti pateikti savo nuomonę dėl 3 priedėlio 9 punkto išaiškinimo tik pastabose dėl Teisingumo Teismui pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą.

#### **5. Prejudiciniai klausimai**

- 22 Teismas nusprendžia pateikti keturis šalių suformuluotus prejudicinius klausimus:
- 1) Ar pagal 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, I priedo A skirsnio 3 priedėlio 9 punktą leidžiama, apskaičiuojant 9 punkto e papunktyje nurodytą 115 valandų skrydžio pagal prietaisus laiką, atsižvelgti į treniravimosi skrydžio imituokliu FNPT II valandų skaičių (imituojamo skrydžio pagal prietaisus laiką), kuriuo viršijamas 9 punkto e papunkčio 2 dalyje nurodytas 15 valandų MCC laikas ir 9 punkto e papunkčio 3 dalies ii papunktyje

- nurodytas iki 40 valandų skrydžio pagal prietaisus mokymo laikas, t. y. 55 valandas viršijantį skrydžio pagal prietaisus laiką?
- 2) Ar atsakymas į pirmąjį klausimą priklauso nuo to, ar valandas, kuriomis viršijamas minėtas 15 ir 40 valandų laikas, sudaro daugianarės įgulos sąveikos (MCC) valandos, ar kitokio tipo treniravimasis imituokliu?
  - 3) Jeigu į abu klausimus būtų atsakyta neigiamai, ar pagal to paties reglamento I priedo A skirsnio 3 priedėlio 10 punktą leidžiama, kad CPL(A) licencija būtų išduota po to, kai prašymus pateikę pilotai bus papildę savo mokymus pakankamu orlaivyje praleistų valandų skaičiumi, be pakartotinio skrydžio pagal prietaisus įgūdžių patikrinimo (angl. *skill test*)?
  - 4) Jeigu į tris pirmiau išdėstytus klausimus būtų atsakyta neigiamai, ar pagal bendrąjį teisinio saugumo principą reikalaujama laiko atžvilgiu apriboti Teisingumo Teismo pateiktą nagrinėjamos teisės normos išaiškinimą, pavyzdžiui, kad po Teisingumo Teismo sprendimo paskelbimo jis būtų taikomas tik pilotams kandidatams, prašantiems išduoti CPL(A) licenciją arba netgi tik pradėjusiems mokymo kursą tokiai licencijai gauti?