

Lieta C-413/20

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas
Reglamenta 98. panta 1. punktu**

Iesniegšanas datums:

2020. gada 2. septembris

Iesniedzējtiesa:

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Beļģija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 12. februāris

Prasītāja:

État belge

Atbildētāji:

LO,

OG,

SH,

MB,

JD,

OP,

Bluetail Flight School S.A.

1. Tiesvedības priekšmets un fakti

- 1 *Direction générale Transport aérien* (Gaisa satiksmes ģenerāldirekcija; turpmāk tekstā – “DGTA”) ir *État belge* [Beļģijas valsts] iestāde, kas uzrauga pilotu apmācību un izsniedz lidmašīnas pilota licences.
- 2 Atbildētāji ir atbilstoši sertificētās *Bluetail Flight School*, kuras apmācību programmas ir apstiprinājusi DGTA, bijušie audzēkņi.

- 3 Pēc apmācību pabeigšanas un pēc gala prasmju pārbaudes (*skill test*) nokārtošanas viņi 2018. gada beigās pieprasīja tā saukto *CPL(A)* (*Commercial pilot Licence (Airplane)*) [Komerčiālā pilota licence (lidmašīnām)] komerčiālā pilota licenci.
- 4 2019. gada 15. janvārī *DGTA* atteicās viņiem izsniegt licenci, uzskatot, ka viņu apmācībās nav ieskaitītas nepieciešamās vismaz 115 stundas “instrumentālā treniņu laika”.
- 5 2019. gada 11. februārī *Conseil d’État* (Valsts padome) pagaidu noregulējuma kārtībā apturēja šī lēmuma par atteikumu izpildi pamatojuma trūkuma dēļ¹.
- 6 2019. gada 22. februārī *DGTA* paziņoja atbildētājiem jaunu lēmumu par atteikumu piešķirt *CPL(A)* licenci, attīstot savu pamatojumu.
- 7 Tā kā *Conseil d’État* galu galā atteicās no savas kompetences, bijušie audzēkņi vērsās civillietu tiesā, kura, joprojām pagaidu noregulējuma tiesvedībā, ar 2019. gada 18. aprīļa rīkojumu uzdeva *DGTA* izsniegt *CPL(A)* licences.
- 8 Ar 2019. gada 8. augusta spriedumu *Cour d’appel de Bruxelles* [Briseles Apelācijas tiesa] apstiprināja šo rīkojumu par pagaidu noregulējumu.
- 9 *État belge* (*DGTA*) strīdu nodeva iesniedzējtiesai, lai tā izskatītu lietu pēc būtības.

2. Attiecīgais tiesiskais regulējums

Komisijas Regula (ES) Nr. 1178/2011 (2011. gada 3. novembris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti līdz Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2018/1974 (2018. gada 14. decembris), ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011).

- 10 I pielikuma rindkopās, kas attiecas uz šo lietu, ir noteikts:

“A APAKŠIEDAĻA

VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS

[..]

FCL.010 Definīcijas

¹ Skat. it īpaši *Conseil d’État* spriedumu Nr. 653.659, kas publicēts <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php ?nr=243659&l=fr>.

Šajā daļā izmantotas šādas definīcijas:

[..]

“Pamatinstrumentu trenāžieru iekārta” (“Basic Instrument Training Device” – *BITD*) ir uz zemes izvietota trenāžieru iekārta, kas ir attiecīgās lidmašīnu klases studentpilota postenis. Tajā var būt uz ekrāna attēloti instrumentu paneļi un ar atsperēm noslogotas lidojuma vadības ierīces, nodrošinot vismaz instrumentālo lidojumu procedūru apmācības iespējas.

[..]

“Nolidojums ar instruktoru” ir lidojuma laiks vai zemes instrumentālā treniņa laiks, kurā personu māca lidot attiecīgi kvalificēts instruktors.

[..]

“Pilnīgs lidojumu trenāžieris” (“Full Flight Simulator” – *FFS*) ir noteikta gaisa kuģu tipa, modeļa vai sērijas pilota kabīnes pilnīga kopija, tostarp viss aprīkojums un datorprogrammas gaisa kuģa kustības pa zemi un lidojuma pilnīgai imitēšanai, vizuālā sistēma, kas nodrošina skata no kabīnes imitāciju kustības pa zemi un lidojuma laikā, un slodžu un gaisa stāvokļa imitācijas sistēma.

[..]

“Lidojumu trenāžieris” (“Flight Training Device” – *FTD*) ir noteikta gaisa kuģa tipa instrumentu, aprīkojuma, paneļu un vadības ierīču kopija atklātā pilotu kabīnes zonā vai slēgtā gaisa kuģa pilotu kabīnē, tostarp viss aprīkojums un datorprogrammas, kas nepieciešamas gaisa kuģa tehniskajam raksturojumam ekspluatācijā uz zemes un lidojumu ekspluatācijā tādā mērā, kas atbilst ierīkotajām sistēmām. Nav nepieciešama kustības imitācijas vai vizuālā sistēma, izņemot helikoptera 2. un 3. līmeņa *FTD*, kam ir nepieciešamas vizuālās sistēmas.

“Lidojuma un navigācijas procedūru trenāžieris” (“Flight and Navigation Procedures Trainer” – *FNPT*) ir trenāžieru iekārta ar pilotu kabīni, tostarp visu aprīkojumu un datorprogrammām, kas nepieciešamas gaisa kuģa tipa vai klases tehniskajam raksturojumam atbilstīgiem lidojumiem tādā mērā, lai sistēmas funkcionētu kā gaisa kuģī.

[..]

“Instrumentālā lidojuma laiks” ir laiks, kad pilots vada gaisa kuģi, izmantojot tikai instrumentus.

“Zemes instrumentālā treniņa laiks” ir laiks, kurā pilots tiek apmācīts simulētā instrumentālā lidojumā, izmantojot lidojumu simulācijas trenižieru iekārtas (“Flight Simulation Training Device” – *FSTD*).

“Instrumentālais laiks” ir instrumentālā lidojuma vai zemes instrumentālā treniņa laiks.

[..]

“Daudzpilotu apkalpes sadarbība” (“Multi-crew cooperation” – *MCC*) ir lidojuma apkalpes darbība saliedētā komandā, ko vada gaisa kuģa kapteinis.

[..]

“Gaisa kuģa kapteinis” [“Pilot-in-Command” – *PIC*] ir pilots, kas norīkots pildīt kapteiņa pienākumus un atbild par drošu lidojuma norisi.

[..]

“Prasmju pārbaude” ir prasmju apliecināšana, kas nepieciešama apliecības vai kvalifikācijas atzīmes izsniegšanai, tostarp mutisks eksāmens, ja tāds ir nepieciešams.

[..]

“Gaisa kuģa kapteinis apmācību procesā” (“Student Pilot-in-Command” – *SPIC*) ir studentpilots, kas darbojas kuģa kapteiņa statusā, lidojumā piedaloties instruktoram, kurš tika novēro studentpilota apmācību procesā un neiejaucas vai nevada gaisa kuģa lidojumu.

[..]

3. papildinājums

Mācību kursi *CPL* un *ATPL* izsniegšanai

1. Šis pielikums nosaka dažādu mācību kursu prasības *CPL* [..] izsniegšanai [..].

[..]

4. Mācību kursā ir:

[..]

b) vizuālie un instrumentālie mācību lidojumi;

[..]

A. *ATP* integrētais mācību kurss – lidmašīnas

VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS

[..]

MĀCĪBU LIDOJUMI *

9. Mācību lidojumi, neskaitot tipa kvalifikācijas mācības, kopumā veido vismaz 195 stundas, tostarp pārbaudes mācību gaitā, no kurām ne vairāk kā 55 stundas no visa mācību kursa var būt zemes instrumentālā treniņa laiks. Šajās 195 stundās pretendenti veic vismaz:

- a) 95 apmācības nolidojumu stundas ar instruktoru, no kurām ne vairāk kā 55 stundas var būt zemes instrumentālā treniņa laiks;
- b) 70 lidojumu stundas *PIC* statusā, tostarp lidojumus atbilstīgi *VFR* ** un instrumentālus lidojumus kā studentpilots gaisa kuģa kapteiņa (*SPIC*) statusā. Instrumentālo lidojumu laiku *SPIC* statusā ieskaita kā lidojumu laiku *PIC* statusā ne vairāk kā 20 stundu apjomā;
- c) 50 maršruta lidojumu stundas *PIC* statusā, tostarp [1] maršruta lidojum[u] atbilstīgi *VFR* vismaz 540 km (300 NM) attālumā, veicot nosēšanos ar pilnīgu apstāšanos divos dažādos lidlaukos, kas nav izlidošanas lidlauki;
- d) 5 lidojumu stundas naktī, tostarp 3 apmācības nolidojumu stundas ar instruktoru ar vismaz 1 maršruta navigācijas stundu un 5 patstāvīgas pacelšanās un nosēšanās ar pilnīgu apstāšanos;
- e) 115 instrumentālā laika stundas, no kurām vismaz:
 - 1) 20 stundas *SPIC* statusā;
 - 2) 15 *MCC* stundas, kam atļauts izmantot *FFS* vai *FNPT II*;
 - 3) 50 stundas ir instrumentālie mācību lidojumi, no kuriem ne vairāk kā:
 - i) 25 stundas var būt zemes instrumentālā treniņa laiks ar *FNPT I*, vai
 - ii) 40 stundas var būt zemes instrumentālā treniņa laiks ar *FNPT II*, *FTD 2* vai *FFS*, no kurām ne vairāk kā 10 stundas var būt mācības ar *FNPT I*.

Pretendentam, kam ir pamata instrumentālo lidojumu moduļa apguves sertifikāts, ieskaita ne vairāk kā 10 stundas no instrumentālā mācību laika. Netiek ieskaitīts mācību laiks ar *BITD*;

* “Mācību lidojuma LAIKĀ” izpratnē.

** *VFR Visual Flight Rules* (vizuālo lidojumu noteikumi).

- f) 5 lidojumu stundas ar lidmašīnu, kas sertificēta vismaz 4 personu pārvadāšanai un kam ir maināma soļa propellers un ievēkama šasija.

PRASMJU PĀRBAUDE

10. Pēc mācību lidojumu apguves pretendents kārtā *CPL(A)* prasmju pārbaudi ar viendzinēja vai daudzdzinēju lidmašīnu un *IR* prasmju pārbaudi ar daudzdzinēju lidmašīnu.”

3. Pušu nostāja

1. *État belge (DGTA)*

- 11 *État belge* uzskata, ka atbildētāji savas apmācības laikā nav pabeiguši minimālo 115 instrumentālo treniņu laiku. Aprēķinot regulas 3. papildinājuma 9. punkta e) apakšpunktā pieprasīto instrumentālo treniņu laiku, nevar tikt ņemtas vērā stundas, kas tiek veiktas ar simulatoru *FNPT II* un kas pārsniedz “[maksimālās] 55 stundas” no zemes instrumentālā treniņa laika, kurš paredzēts 3. papildinājuma 9. punkta pirmajā teikumā.
- 12 Tā tostarp atsaucas uz analīzi, kuru Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (*European Union Aviation Security Agency*, turpmāk tekstā – “*EASA*”) tai nosūtīja 2019. gada 15. februārī: “Neatkarīgi no izvēlētās kombinācijas kopējais stundu skaits, kas veikts ar *FNPT II*, nedrīkst pārsniegt 40 stundas. Kopā ar *MCC* 15 stundām ir sasniegtas 9. punktā minētās 55 stundas, un licences izsniegšanā vairs nevar ņemt vērā nevienu instrumentālā treniņa stundu uz zemes.” *EASA* šos nosacījumus atkārtoti apstiprināja 2019. gada 12. jūnijā.
- 13 Līdz ar to *État belge* lūdz vispirms uzdot Tiesai pirmos trīs zemāk minētos prejudiciālos jautājumus un pēc būtības piespriet bijušajiem audzēkņiem atdot viņu *CPL(A)* pilota licenci, nospriest, ka to var izsniegt atbildētājiem tikai pēc tam, kad viņi būs papildinājuši savas apmācības ar instrumentālās apmācības stundām, kas veiktas gaisa kuģī un kas atspoguļo instrumentiem veltīto prasmju pārbaudes (*skill test*) daļu.

2. *Bijušie audzēkņi*

- 14 Bijušie audzēkņi apstrīd *DGTA* veikto aprēķinu par instrumentālā treniņa stundām. Viņi uzskata, ka *DGTA* balstās uz jaunu regulas interpretāciju, jo pirms apstrīdētā atteikuma tā nebija apšaubījusi *Bluetail Flight School* instrumentālajai apmācībai veltīto laiku, un ka tās jaunā interpretācija ir mainīga.
- 15 Viņi uzskata, ka 9. punkta e) apakšpunkta 3) punkta ii) apakšpunktā noteiktais maksimālais 40 stundu zemes instrumentālā treniņa laiks ir piemērojams vienīgi 50 instrumentu mācību stundām lidojumā, nevis visam 115 stundu instrumentālā treniņa laikam.

- 16 Viņi būtībā lūdz apstiprināt pagaidu noregulējumā lūgto licenču piešķiršanu un pakārtoti uzdot Tiesai zemāk norādīto ceturto jautājumu.

4. Tiesas vērtējums

- 17 Nosacījumi gaisa kuģu komerciālo pilota licenču “CPL(A)” izsniegšanai ir definēti Regulā (ES) Nr. 1178/2011.
- 18 Tās I pielikuma A apakšsadaļas 3. papildinājumā ir noteikts kursu saturs šīs licences saņemšanai. Tā 9. punkts tomēr rada šaubas par instrumentālā treniņa laika aprēķināšanu.
- 19 Tiesa šajā ziņā atgādina, ka apelācijas tiesa savā 2019. gada 8. augusta spriedumā norādīja uz neskaidrajām jomām 3. papildinājuma 9. punkta e) apakšpunktā. Vispirms – kādām apmācībām ir jāvelta atlikušās 10 stundas no 50 instrumentu mācību stundām lidojumā pēc tam, kad ir atskaitītas maksimālās 40 stundas, kuras ir atļauts pavadīt simulatorā (9. punkta e) apakšpunkta 3) punkts)? Turklāt – kā 115 instrumentālā treniņa laika stundās ir jāiedala 30 atlikušās stundas pēc tam, kad ir atskaitītas 9. punkta e) apakšpunkta 1. punkta 2) un 3) apakšpunktā norādītās 20, 15 un 50 stundas?
- 20 Tiesa uzskata, ka EASA 2019. gada 15. februāra un 2019. gada 12. jūnija vēstules ir salīdzinoši lakoniskas un neļauj atrisināt pušu strīdu.
- 21 Tā norāda, ka Eiropas Komisija uzskata, ka tā savu viedokli par 3. papildinājuma 9. punkta interpretāciju var darīt zināmu vienīgi apsvērumos par Tiesai adresētu lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu.

5. Prejudiciālie jautājumi

- 22 Tiesa nolemj uzdot četrus pušu ierosinātos prejudiciālos jautājumus:
- 1) Vai Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 (2011. gada 3. novembris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, I pielikuma A apakšsadaļas 3. papildinājuma 9. punkts, aprēķinot 9. punkta e) apakšpunktā paredzētās 115 instrumentālā treniņa laika stundas, ļauj ņemt vērā treniņa stundas, kas veiktas ar lidojumu simulatoru *FNPT II* (zemes instrumentālā treniņa laiks) papildus 9. punkta e) apakšpunkta 2) punktā paredzētajām 15 MCC stundām un papildus 9. punkta e) apakšpunkta 3. punkta ii) apakšpunktā paredzētajām maksimālajām 40 instrumentālajām mācību stundām lidojumā, kas veiktas ar *FNPT II*, proti, vairāk nekā 55 zemes instrumentālā treniņa stundas?

- 2) Vai atbilde uz pirmo jautājumu atšķiras atkarībā no tā, vai stundas, kas veiktas papildus iepriekš minētajām 15 un 40 stundām, ietver *MCC* stundas vai cita veida treniņu ar simulatoru?
- 3) Ja atbilde uz abiem iepriekš minētajiem jautājumiem ir noliedzoša, vai šīs pašas regulas I pielikuma A apakšsadaļas 3. papildinājuma 10. punkts pieļauj, ka *CPL(A)* licence tiek piešķirta pēc tam, kad piloti pretendenti ir pabeiguši savas apmācības ar pietiekamu skaitu stundu, kas veiktas gaisa kuģī, atkārtoti neveicot praktisko prasmju pārbaudi (“skill test”) attiecībā uz instrumentālajiem lidojumiem?
- 4) Ja atbilde uz trim iepriekš minētajiem jautājumiem ir noliedzoša, vai vispārējais tiesiskās drošības princips nosaka pienākumu ierobežot laikā Tiesas sniegto attiecīgās tiesību normas interpretāciju, piemēram, lai to piemērotu vienīgi tiem pilotiem pretendentiem, kas lūdz piešķirt *CPL (A)* licenci, vai pat tiem, kuri savu apmācību šādas licences saņemšanai ir uzsākuši pēc Tiesas sprieduma pasludināšanas?