

Zadeva C-413/20

**Povzetek predloga za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 98(1)
Poslovnika Sodišča**

Datum vložitve:

2. september 2020

Predložitveno sodišče:

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgija)

Datum predložitvene odločbe:

12. februar 2020

Tožeča stranka:

État belge

Tožene stranke:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

1. Predmet spora in podatki o njem

- 1 Direction générale Transport Aérien (generalni direktorat za letalski promet, v nadaljevanju: DGTA) je upravni organ države Belgije, ki med drugim nadzira usposabljanje pilotov in izdaja licence letalskih pilotov.
- 2 Tožeče stranke so nekdanji pripravniki na ustrezno pooblaščen šoli Bluetail Flight School, katere programe usposabljanja je potrdil DGTA.

- 3 Konec leta 2018, ko so zaključili usposabljanje in uspešno opravili preizkus praktične usposobljenosti (*skill test*), so zaprosili za licenco poklicnega pilota, imenovano CPL(A) (*Commercial Pilote Licence (Airplane)*).
- 4 DGTA jim je 15. januarja 2019 zavrnil izdajo licenc, ker njihovo usposabljanje ni obsegalo minimalno zahtevanih 115 ur „instrumentalnega letenja“.
- 5 Conseil d'État (državni svet) je 11. februarja 2019 z začasno odredbo zadržal izvršitev navedene zavrnilne odločbe, ker ni bila obrazložena.¹
- 6 DGTA je 22. februarja 2019 tožečim strankam vročil novo odločbo o zavrnitvi licence CPL(A), ki jo je obrazložil.
- 7 Ker se je Conseil d'État (državni svet) nazadnje izrekel za nepristojnega, so nekdanji pripravniki vložili tožbo pri civilnem sodišču, ki je prav tako z začasno odredbo z dne 18. aprila 2019 DGTA odredilo, naj izda licence CPL(A).
- 8 Cour d'appel de Bruxelles (višje sodišče v Bruslju) je navedeno začasno odredbo potrdilo.
- 9 Država Belgija (DGTA) je spor predložila predložitvenemu sodišču v meritorno odločanje.

2. Zadevna zakonodaja

Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (kakor je bila spremenjena pred Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/1974 z dne 14. decembra 2018 o spremembi Uredbe (EU) št. 1178/2011)

- 10 Priloga I se v upoštevnih delih glasi:

„PODDEL A

SPLOŠNE ZAHTEVE

[.....]

FCL.010 Opredelitve pojmov

V tem delu se uporabljajo naslednje opredelitve:

[.....]

¹ Glej zlasti sodbo Conseil d'État (državni svet) št. 653.659, objavljeno na spletnem mestu <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php ?nr=243659&l=fr>.

„Naprava za usposabljanje za osnovno instrumentalno letenje ([*Basic Instrument Training Device*] BITD)“ pomeni napravo za usposabljanje na tleh, ki predstavlja za pilota pripravnik postajo za razred letal. Lahko uporablja instrumentne plošče z zasloni in vzmetne kontrole za letenje, ki zagotavljajo pogoje za usposabljanje najmanj za postopkovne vidike instrumentnega letenja.

[...]

„Letenje z inštruktorjem“ pomeni čas letenja ali čas simuliranega instrumentalnega letenja, med katerim kandidata usposablja za letenje ustrezno pooblaščen inštruktor.

[...]

„Simulator letenja ([*Full Flight Simulator*] FFS)“ pomeni popolno kopijo določenega tipa ali znamke, modela in serije pilotske kabine zrakoplova, vključno s postavitvijo celotne opreme in z računalniškimi programi, potrebnimi za ponazoritev operacij zrakoplova na tleh in v zraku, vizualnim sistemom, ki zagotavlja pogled iz kabine, in sistemom premikanja na podlagi sile („force cueing motion system“).

[...]

„Naprava za usposabljanje za letenje ([*Flight Training Device*] FTD)“ pomeni popolno kopijo instrumentov, opreme, plošč in komand določenega tipa zrakoplova v odprti ali zaprti pilotski kabini zrakoplova, vključno z izborom opreme in računalniških programov, potrebnih za ponazoritev pogojev delovanja zrakoplova na tleh in med letom, v obsegu, ki ga dopuščajo sistemi, vgrajeni v napravo. Ne zahteva se, da ima sistem premikanja na podlagi sile ali vizualni sistem, razen za napravo FTD za helikopterje na stopnji 2 in 3, ki mora imeti vizualne sisteme.

„Naprava za učenje letalskih in navigacijskih postopkov ([*Flight and Navigation Procedures Trainer*] FNPT)“ pomeni napravo za usposabljanje, ki predstavlja ureditev pilotske kabine, vključno z izborom opreme in računalniških programov, potrebnih za ponazoritev operacij tipa ali razreda zrakoplova med letom v obsegu, ki ustreza delovanju sistemov v zrakoplovu.

[...]

„Čas instrumentalnega letenja v zraku“ pomeni čas, ko pilot med letom upravlja zrakoplov izključno z instrumenti.

„Čas instrumentalnega letenja v simulatorju“ pomeni čas, ko pilot prejema navodila med simuliranim instrumentalnim letom v napravah za simulacijo letenja ([*Flight Simulation Training Device*] FSTD).

„Čas instrumentalnega letenja“ pomeni čas letenja z uporabo instrumentov v zraku ali na zemlji.

[...]

„Delo v veččlanski posadki ([*Multi-crew cooperation*] MCC)“ pomeni skupinsko delo članov letalske posadke pod vodstvom glavnega pilota.

[...]

„Glavni pilot ([*Pilot-in-Command*] PIC)“ pomeni pilota, ki je imenovan za vodjo in odgovoren za varno izvajanje letenja.

[...]

„Preizkus praktične usposobljenosti“ pomeni prikaz usposobljenosti kandidata za izdajo licence ali vpis ratinga, ki lahko na zahtevo vključuje tudi ustno preverjanje.

[...]

„Pilot pripravnik za glavnega pilota ([*Student Pilot-in-Command*] SPIC)“ pomeni pilota pripravnika, ki opravlja naloge glavnega pilota, na letu z inštruktorjem, ki zgolj opazuje pilota pripravnika in ne posreduje oziroma ne krmili zrakoplova.

[...]

Dodatek 3

Tečaji usposabljanja za izdajo licenc CPL in ATPL

1. Ta dodatek vsebuje opis zahtev za različne tečaje usposabljanja za izdajo licenc CPL [...].

[...]

4. Tečaj obsega:

[...]

(b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje ter

[...]

A. Integrirani tečaj ATP – Letala

SPLOŠNO

[...]

USPOSABLJANJE ZA LETENJE*

9. Usposabljanje za letenje brez usposabljanja za rating za tip obsega skupno najmanj 195 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka, od tega je lahko do 55 ur od celotnega usposabljanja instrumentalno letenje na tleh. Od teh 195 ur kandidati opravijo najmanj:

- (a) 95 ur letenja z inštruktorjem, od tega lahko največ 55 ur instrumentalnega letenja na tleh;
- (b) 70 ur kot PIC, vključno z letenjem po pravilih VFR** in instrumentalnim letenjem kot piloti pripravniki za vodjo zrakoplova (SPIC). Instrumentalno letenje kot SPIC se šteje kot letenje PIC samo do največ 20 ur;
- (c) 50 ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 540 km (300 NM), med katerim opravijo pristanek s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče;
- (d) pet ur letenja ponoči, ki obsega tri ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj eno uro navigacijskega preleta ter petimi samostojnimi vzletmi in pristanki s popolno ustavitvijo, in
- (e) 115 ur instrumentalnega letenja, ki vključuje najmanj:
 - 1. 20 ur kot SPIC;
 - 2. 15 ur MCC, za kar se lahko uporabi simulator ali naprava FNPT II;
 - 3. 50 ur usposabljanja za instrumentalno letenje, od tega je lahko največ:
 - (i) 25 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravi FNPT I ali
 - (ii) 40 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravah FNPT II, FTD 2 ali simulatorju, od tega se lahko največ deset ur opravi na napravi FNPT I.

Kandidatu, ki ima potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, se pri zahtevanem času instrumentalnega usposabljanja upošteva največ deset ur. Ure, opravljene v BITD, se ne bodo upoštevale.

- (f) pet ur na letalu, ki je certificirano za prevoz najmanj štirih oseb ter ima propeler s spremenljivim korakom in izvlečno podvozje.

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

* V smislu „usposabljanja ZA letenje“

** VFR – *Visual Flight Rules*

10. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za CPL(A) na eno- ali večmotornem letalu in preizkus praktične usposobljenosti za rating IR na večmotornem letalu.“

3. Stališča strank

1. *Država Belgija (DGTA)*

- 11 Tožeče stranke po mnenju države Belgije med usposabljanjem niso opravile najmanj 115 ur instrumentalnega letenja. Ur, opravljenih na simulatorju FNPT II, ki presegajo „splošni maksimum 55 ur“ instrumentalnega letanja na tleh iz prvega stavka točke 9 Dodatka 3, v skladu s točko 9(e) Dodatka 3 k Uredbi namreč ni mogoče upoštevati pri izračunu instrumentalnega letenja.
- 12 Sklicuje se zlasti na analizo, ki mu jo je 15. februarja 2019 poslala Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (*European Union Aviation Security Agency*, v nadaljevanju: EASA): „Skupno število ur, opravljenih na FNPT II, ne glede na izbrano kombinacijo ne sme presegati 40 ur. S 15 urami MCC je doseženih 55 ur iz točke 9, zato se pri izdaji licence ne more več upoštevati nobena ura instrumentalnega letenja na tleh.“ Agencija EASA je to stališče znova potrdila 12. junija 2019.
- 13 Zato država Belgija predlaga, da se Sodišču v predhodno odločanje predložijo prva tri spodnja vprašanja za predhodno odločanje, vsebinsko pa, naj se nekdanjim pripravnikom naloži, naj vrnejo licenco pilota CPL(A), naj se razsodi, da se licence tožečim strankam lahko izdajo šele, ko bodo opravile usposabljanje z urami usposabljanja na instrumentih v zrakoplovih in bodo ponovno opravile preizkus praktične usposobljenosti (*skill test*) za instrumentalno letenje.

2. *Nekdanji pripravniki*

- 14 Nekdanji pripravniki izpodbijajo izračun ur instrumentalnega letenja, ki ga je opravil DGTA. Menijo, da se je DGTA oprl na novo razlago Uredbe, ker pred sporno zavrnitvijo ni imel pomislekov glede časa usposabljanja na instrumentih v šoli Bluetail Flight School, in da se njegova nova razlaga spreminja.
- 15 Po njihovem mnenju največ 40 ur instrumentalnega letenja na tleh iz točke 9(e), podtočka 3(ii), velja samo za 50 ur *usposabljanja* za instrumentalno letenje, ne pa tudi za celotnih 115 ur instrumentalnega letenja.
- 16 V bistvu predlagajo potrditev začasno odrejene izdaje licenc, podredno pa, naj se Sodišču v predhodno odločanje postavijo spodaj navedena vprašanja.

4. Presoja sodišča

- 17 Pogoji za izdajo licenc poklicnih pilotov „CPL(A)“ so opredeljeni v Uredbi (ES) št. 1178/2011.
- 18 V Dodatku 3 Poddela A Priloge I k navedeni uredbi je določena vsebina tečaja za pridobitev navedene licence. Kljub temu pa se glede točke 9 navedenega dodatka pojavljajo pomisleki v zvezi z izračunom časa instrumentalnega letenja.
- 19 Sodišče v zvezi s tem opozarja, da je cour d'appel (višje sodišče) v sodbi z dne 8. avgusta 2019 ugotovilo, da točka 9(e) Dodatka 3 ni jasna. Najprej, h kateremu usposabljanju spada 10 ur, ki ostanejo po tem, ko se od 50 ur usposabljanja za instrumentalno letenje odšteje 40 maksimalno dovoljenih ur v simulatorju (točka 9(e), podtočka 3)? Dalje, kam pri 115 urah instrumentalnega letenja spada 30 ur, ki ostanejo po odštetju 20, 15 in 50 ur iz točke 9(e), podtočke 1, 2 in 3?
- 20 Sodišče meni, da sta dopisa agencije EASA z dne 15. februarja 2019 in 12. junija 2019 precej lakonična in ne omogočata rešitve spora med strankami.
- 21 Ugotavlja, da je Evropska komisija menila, da lahko svoje stališče o razlagi točke 9 Dodatka 3 izrazi samo v stališčih glede predloga za sprejetje predhodne odločbe pri Sodišču.

5. Vprašanja za predhodno odločanje

- 22 Sodišče se je odločilo postaviti štiri vprašanja za predhodno odločanje, ki so jih predlagale stranke:
 1. Ali je mogoče na podlagi točke 9 Dodatka 3 Poddela A Priloge I k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta pri izračunu 115 ur instrumentalnega letenja iz točke 9(e) upoštevati ure usposabljanja, opravljene na simulatorju letenja FNPT II (instrumentalno letenje na tleh), in sicer poleg 15 ur MCC iz točke 9(e), podtočka 2, in poleg največ 40 ur usposabljanja za letenje, opravljenega na FNPT II iz točke 9(e), podtočka 3(ii), torej več kot 55 ur instrumentalnega letenja na tleh?
 2. Ali bi bil odgovor na prvo vprašanje drugačen, če bi ure, opravljene poleg navedenih 15 in 40 ur, pomenile ure MCC ali drugo vrsto usposabljanja na simulatorju?
 3. Če je odgovor na prvi dve vprašanji nikalen, ali je mogoče na podlagi točke 10 Dodatka 3 Poddela A Priloge I k navedeni uredbi licenco CPL(A) izdati, ko kandidati za pilote opravijo usposabljanje z zadostnim številom ur v zrakoplovu, ne da bi morali ponovno opraviti preizkus praktične usposobljenosti („skill test“) za instrumentalno letenje?

4. Če je odgovor na prva tri vprašanja nikalen, ali splošno načelo pravne varnosti nalaga, da se razlaga Sodišča v zvezi z zadevnim pravnim pravilom časovno omeji, na primer tako, da se uporablja samo za kandidate za pilote, ki zaprosijo za izdajo licence CPL(A) oziroma ki so usposabljanje za pridobitev navedene licence začeli po datumu sodbe Sodišča?

DELOVNI DOKUMENT