

Mål C-413/20**Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler****Datum för ingivande:**

2 september 2020

Hänskjutande domstol:

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgien)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

12 februari 2020

Klagande:

État belge

Motparter:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

1. Saken i det nationella målet

- 1 Direction générale Transport Aérien (nedan kallat DGTA) är den belgiska statliga myndighet som utövar tillsyn över utbildningen av piloter och utfärdar flygcertifikat.
- 2 Motparterna är före detta elever vid Bluetail Flight School, en godkänd utbildningsorganisation, vars kursplan har godkänts av DGTA.

- 3 I slutet av år 2018, efter avslutad utbildning och efter att ha blivit godkända i det slutliga flygprovet (skill test), ansökte de om trafikflygarcertifikatet CPL(A) (Commercial pilote Licence (Airplane)).
- 4 DGTA beslutade den 15 januari 2019 att inte utfärda certifikaten, eftersom myndigheten fann att deras utbildning inte hade omfattat erforderliga minst 115 timmars instrumenttid.
- 5 Den 11 februari 2019 beslutade Conseil d'État om interimistiskt uppskov med verkställigheten av detta avslagsbeslut på grund av bristande motivering.¹
- 6 Den 22 februari 2019 delgavs motparterna ett nytt beslut av DGTA, genom vilket deras ansökningar om CPL(A) avslogs med en mer utvecklad motivering.
- 7 Conseil d'État fann slutligen att den inte var behörig att avgöra målet varpå de före detta eleverna väckte talan vid en tvistemålsdomstol som genom ett beslut av den 18 april 2019, fortfarande interimistiskt, förpliktade DBTA att utfärda certifikaten CPL(A).
- 8 Detta interimistiska beslut fastställdes av Cour d'appel de Bruxelles genom en dom av den 8 augusti 2019.
- 9 État belge (Belgiska staten) (DGTA) har överklagat till den hänskjutande domstolen som ska avgöra målet i sak.

2. Tillämplig lagstiftning

Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (i dess lydelse före kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1974 av den 14 mars 2018 om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011).

- 10 Bilaga I har följande lydelse i de avsnitt som här är av intresse:

”KAPITEL A

ALLMÄNNA KRAV

...

FCL.010 – Definitioner

I denna del gäller följande definitioner:

¹ Se, bland annat, dom av Conseil d'État nr 653.659, publicerad på <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php ?nr=243659&l=fr>.

...

utbildningshjälpmedel för grundläggande instrumentutbildning (BITD, Basic Instrument Training Device): markbaserat utbildningshjälpmedel som motsvarar elevstationen för en flygplansklass. Kan använda skärmbaserade instrumentpaneler och fjäderbelastade manöverorgan, som utgör en utbildningsplattform för åtminstone de procedurmässiga aspekterna av instrumentflygning.

...

dubbelkommandotid: flygtid eller instrumenttid på marken under vilken en person erhåller flygutbildning av en härtill behörig instruktör.

...

flygsimulator (FFS, Full Flight Simulator): återgivning i fullstorlek av cockpit av viss typ eller visst fabrikat, viss modell och serie av luftfartyg, inklusive sammankoppling av all utrustning och alla datorprogram som krävs för att återge luftfartyget i mark- och flygverksamhet, ett visuellt system som ger utblick från cockpit samt ett rörelsesystem som simulerar de krafter som uppstår vid flygning.

...

flygutbildningshjälpmedel (FTD, Flight Training Device): återgivning i fullstorlek av instrument, utrustning, paneler och manöverorgan för en viss typ av luftfartyg i ett öppet cockpitområde eller i en sluten luftfartygcockpit, inklusive sammankoppling av all utrustning och alla datorprogram som krävs för att återge luftfartyget under mark- och flygförhållanden i den omfattning som systemen är installerade i anordningen. Här krävs det varken ett rörelsesystem som simulerar de krafter som uppstår vid flygning eller ett visuellt system, fränsett för FTD(H) nivå 2 och 3, där visuella system måste ingå.

utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FNPT, Flight and Navigation Procedures Trainer): utbildningshjälpmedel som återger ett luftfartygs förarutrymme eller cockpitmiljön, inklusive sammankoppling av utrustning och datorprogram som krävs för att återge en typ eller klass av luftfartyg i flygverksamhet i en sådan omfattning som systemen verkar fungera i ett luftfartyg.

...

instrumenttid under flygning: flygtid under vilken en pilot kontrollerar ett luftfartyg med hjälp av enbart instrument.

instrumenttid på marken: tid under vilken en pilot erhåller utbildning i simulerad instrumentflygning i utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD).

instrumenttid: instrumenttid under flygning eller instrumenttid på marken.

...

samarbete i flerpilotsbesättning (MCC): flygbesättningens funktion som en samarbetsgrupp under ledning av befälhavaren.

...

befälhavare under övervakning (PICUS): biträdande pilot som under övervakning av befälhavaren utför en befälhavares uppgifter.

...

flygprov: uppvisande av färdigheter inför utfärdande av certifikat eller behörighet, inbegripet sådana muntliga prov som kan krävas.

...

elevbefälhavare (SPIC): pilot under utbildning som agerar som befälhavare på en flygning med en flyginstruktör där instruktören endast iakttar eleven utan att påverka eller kontrollera flygningen.

...

Tillägg 3

Utbildningskurser för utfärdande av ett CPL och ett ATPL

1. I detta tillägg 3 beskrivs kraven för olika typer av utbildningskurser för utfärdande av ett CPL ...

...

4. Kursen ska omfatta

...

b) utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning,

...

A. Integrerad ATP-kurs – flygplan

ALLMÄNT

...

FLYGUTBILDNING

9. Flygutbildningen, som inte inbegriper utbildning för typbehörighet, ska omfatta minst 195 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen, varav upp till 55 timmar under hela kursen kan utgöras av instrumenttid på marken. Inom ramen för de 195 timmarna ska sökande genomföra minst följande:

- a) 95 timmar i dubbelkommando, varav upp till 55 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken.
- b) 70 timmar som befälhavare, inbegripet VFR-flygning^[2] och instrumentflygtid som befälhavare under utbildning (SPIC). Instrumentflygtiden som SPIC får endast tillgodoräknas som flygtid som befälhavare med upp till maximalt 20 timmar.
- c) 50 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 540 km (300 nautiska mil), under vilken fullstoppsländningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.
- d) 5 timmars flygtid ska genomföras under mörker, däribland minst 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 starter och 5 fullstoppsländningar i enkelkommando.
- d) 115 timmars instrumenttid, som omfattar minst
 - 1) 20 timmar som SPIC
 - 2) 15 timmars MCC, för vilket en FFS eller en FNPT II kan användas.
 - 3) 50 timmars instrumentutbildning, varav upp till
 - i) 25 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT I eller
 - ii) 40 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT II, en FTD 2 eller en FFS, varav maximalt 10 timmar får genomföras i en FNPT I.

En sökande som innehar ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts ska tillgodoräkna sig detta med upp till 10 timmar mot kravet på instrumentutbildningstid. Timmar som har genomförts i en BITD ska inte tillgodoräknas.

- f) 5 timmar ska genomföras i ett flygplan som är certifierat för att medföra minst 4 personer och utrustat med ställbar propeller och infällbart landningsställ.

FLYGPROV

² VFR Visual Flight Rules

10. Efter att ha avslutat den relaterade flygutbildningen ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(A) på antingen ett enmotorigt eller ett flermotorigt flygplan och flygprovet för instrumentbehörighet på ett flermotorigt flygplan.”

3. Parternas ståndpunkter

1. Belgiska staten (DGTA)

- 11 Belgiska staten menar att motparterna inte har fullgjort minst 115 timmar instrumenttid under sin utbildning. Timmar som fullgjorts i en FNPT II-simulator, vilka överskrider de generella ”upp till 55 timmar” som kan utgöras av instrumenttid på marken enligt första meningen i punkt 9, bilaga 3, får nämligen inte tillgodoräknas vid beräkningen av erforderlig instrumenttid enligt punkt 9 e i bilaga 3 till förordningen.
- 12 Belgiska staten har bland annat hänvisat till en bedömning av den 15 februari 2019 i vilken Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (European Union Aviation Security Agency) (nedan kallad Easa anförde följande: ”Oavsett vilken kombination som väljs, får det sammanlagda antalet timmar i en FNPT II inte överstiga 40 timmar. Med 15 timmars MCC har de 55 timmar som anges i punkt 9 uppnåtts och ingen mer instrumenttid på marken kan tillgodoräknas för utfärdande av ett certifikat”. Easa bekräftade denna bedömning den 12 juni 2019.
- 13 Belgiska staten har därför yrkat att den hänskjutande domstolen först ska ställa de tre tolkningsfrågorna nedan till EU-domstolen och förplikta de före detta eleverna att återlämna sina CPL(A), fastställa att certifikaten inte kan utfärdas till motparterna förrän de har kompletterat sin utbildning med instrumentutbildningstimmar i ett luftfartyg och på nytt avlagt den del av flygprovet (skill test) som avser instrumentbehörighet.

2. De före detta eleverna

- 14 De före detta eleverna har bestritt DGTA:s beräkning av instrumenttimmarna. De anser att DGTA har grundat sig på en ny tolkning av förordningen, eftersom DGTA innan det omtvistade avslagsbeslutet fattades aldrig hade ifrågasatt tiden för instrumentutbildning vid Bluetail Flight School, och att dess nya tolkning varierar.
- 15 De menar att föreskriften om högst 40 timmars instrumenttid på marken i punkt 9 e led 3 ii endast gäller 50 timmars *instrumentutbildning* men inte samtliga 115 timmars *instrumenttid*.
- 16 De har yrkat att det interimistiska beslutet att utfärda certifikaten ska fastställas och, i andra hand, att nedanstående fjärde fråga ska ställas till domstolen.

4. Den hänskjutande domstolens bedömning

- 17 Villkoren för utfärdande av flygcertifikat CPL(A) fastställs i förordning (EU) nr 1178/2011.
- 18 I tillägg 3 till kapitel A i bilaga I fastställs kursinnehållet för beviljande av detta certifikat. Punkt 9 väcker emellertid tvivel i fråga om beräkningen av instrumenttiden.
- 19 Den hänskjutande domstolen erinrar i detta avseende om att appellationsdomstolen i domen av den 8 augusti 2019 framhöll några oklarheter i punkt 9 e i tillägg 3. Först och främst är det oklart till vilken utbildning de återstående 10 timmarna av de 50 timmarna instrumentutbildning ska hänföras, efter det att de högst 40 tillåtna timmarna i en simulator (punkt 9 e led 3) har dragits bort. Det är också oklart vart de återstående 30 timmarna av de 115 timmarna instrumenttid ska hänföras, efter det att de 20, 15 och 50 timmar som avses i punkt 9 e leden 1, 2 och 3 har dragits bort.
- 20 Den hänskjutande domstolen anser att Easas skrivelser av den 15 februari 2019 och den 12 juni 2019 är relativt kortfattade och inte varit tillräckliga för att avgöra diskussionen mellan parterna.
- 21 Den har framhållit att Europeiska kommissionen anser att den endast kan yttra sig över tolkningen av punkt 9 i tillägg 3 i ett yttrande över en begäran om förhandsavgörande framställd till domstolen.

5. Tolkningsfrågor

- 22 Den hänskjutande domstolen har beslutat att ställa följande fyra tolkningsfrågor som har föreslagits av parterna:
- 1) Är det tillåtet enligt punkt 9 i tillägg 3 till kapitel A i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 att, vid beräkning av de 115 timmar instrumenttid som avses i punkt 9 e, ta hänsyn till övningstimmar som fullgjorts i en FNPT II-simulator (instrumenttid på marken) utöver de 15 timmar MCC som avses i punkt 9 e led 2 och utöver de högst 40 timmar instrumentbehörighetsutbildning i FNPT II som avses i punkt 9 e led 3 ii, det vill säga mer än 55 timmars instrumenttid på marken?
 - 2) Har det betydelse för svaret på fråga 1 om de timmar som fullgjorts utöver ovan angivna 15 och 40 timmar utgörs av MCC-timmar eller av någon annan typ av träning med simulator?

- 3) Om de frågorna 1 och 2 besvaras nekande, är det då tillåtet enligt punkt 10 i tillägg 3 till kapitel A i bilaga I till samma förordning att CPL(A) beviljas efter det att piloteleverna har fullgjort sin utbildning med ett tillräckligt antal timmar i ett luftfartyg, utan att de behöver göra om flygprovet (skill test) i instrumentflygning?
- 4) Om frågorna 1–3 besvaras nekande, innebär den allmänna rättssäkerhetsprincipen att EU-domstolens tolkning av den aktuella rättsregeln begränsas i tiden, till exempel så att den endast gäller för pilotelever som ansökt om CPL(A), eller har påbörjat sin utbildning i syfte att erhålla detta certifikat, efter den dag då EU-domstolen meddelade sin dom?