



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (девети състав)

18 ноември 2021 година *

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕС) № 1178/2011 — Технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване — Допълнение 3, точка А, параграфи 9 и 10 от приложение I — Курсове на обучение за издаването на свидетелство за правоспособност на професионален пилот — Летателно обучение — Време на наземна тренировка по прибори — Изчисляване — Обучение в полетен тренажор — Проверка на уменията — Принцип на правната сигурност — Ограничаване във времето на действието на решение по преюдициално запитване“

По дело C-413/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Френскоезичен първоинстанционен съд Брюксел, Белгия) с акт от 12 февруари 2020 г., постъпил в Съда на 2 септември 2020 г., в рамките на производство по дело

État belge

срещу

LO,

OG,

SH,

MB,

JD,

OP,

Bluetail Flight School SA (BFS),

СЪДЪТ (девети състав),

състоящ се от: K. Jürimäe (докладчик), председател на трети състав, изпълняващ функцията на председател на девети състав, S. Rodin и N. Piçarra, съдии,

* Език на производството: френски.

генерален адвокат: A. Rantos,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за LO, OG, SH, MB, JD и OP, от S. Golinvaux, T. Godener и P. Frühling, адвокати,
- за Bluetail Flight School SA (BFS), от J. d'Oultremont, адвокат,
- за белгийското правителство, от M. Van Regemorter, L. Van den Broeck и C. Pochet в качеството на представители, подпомагани от L. Delmotte и B. Van Hyfte, advocaten,
- за австрийското правителство, от J. Schmoll и G. Kunnert, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от B. Sasinowska, C. Vignon и W. Mölls, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на допълнение 3, точка А, параграфи 9 и 10 от приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 2011 г., стр. 1), изменен с Регламент (ЕС) 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г. (ОВ L 204, 2018 г., стр. 13) (наричан по-нататък „Регламент № 1178/2011“), както и на принципа на правната сигурност.
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между État belge (белгийската държава), от една страна, и LO, OG, SH, MB, JD и OP (наричани по-нататък „бившите ученици“) и Bluetail Flight School SA (наричано по-нататък „BFS“), от друга страна, относно правото на бившите ученици да им бъде издадено свидетелство за правоспособност на професионален пилот на самолет.

Правна уредба

Правото на Съюза

- 3 Съображение 1 от Регламент № 1178/2011 гласи:

„Регламент (ЕО) № 216/2008 [на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 2008 г., стр. 1)] цели установяване и поддържане на високо и еднородно ниво на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа. В посочения регламент са предоставени средствата за постигане на тази цел, както и на други цели, свързани с безопасността на гражданското въздухоплаване“.

- 4 Член 1 от Регламент № 1178/2011 предвижда:

„Настоящият регламент определя подробни правила за:

- 1) различните квалификации по свидетелствата за летателна правоспособност за пилоти, както и условията за издаване, поддържане, изменение, ограничаване, временно [прекратяване] или [отнемане] на свидетелства [...];

[...]“.

- 5 Член 2 от Регламента е озаглавен „Определения“ и гласи:

„За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „свидетелство за летателна правоспособност по Част-FCL“ означава свидетелство за правоспособност на летателния екипаж, което е в съответствие с изискванията на приложение I;

[...]

- 16) „одобрена организация за обучение (АТО)“ означава организация, която има право да предоставя обучение на пилоти въз основа на одобрение, което е издадено в съответствие с член 10а, параграф 1, първа алинея;

[...]“.

- 6 Член 3, параграф 1 от посочения регламент гласи:

„Без да се засягат разпоредбите на член 8 от настоящия регламент, пилотите на въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) и член 4, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 216/2008, отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложение I и приложение IV към настоящия регламент“.

- 7 Приложение I към Регламент № 1178/2011, озаглавено „Част FCL“, съдържа по-специално подчаст А, озаглавена „Общи изисквания“, която обхваща точки FCL.001—FCL.070.

8 Точка FCL.005 от това приложение, озаглавена „Приложно поле“, гласи:

„В настоящата част се определят изискванията за издаването на свидетелства за летателна правоспособност и свързаните с тях квалификации или сертификати, както и условията за тяхната валидност и използване“.

9 Точка FCL.010 от посоченото приложение, озаглавена „Определения“, предвижда:

„За целите на настоящата част се прилагат следните определения:

[...]

„Пълен полетен симулатор (FFS)“ означава точна реплика в пълен размер на специфична по тип, марка, модел или серия пилотска кабина на [въздухоплавателно средство (наричано по-нататък „ВС“)], включително монтажа на цялостното оборудване и компютърните програми, необходими за представяне на наземната и летателната експлоатация на ВС, визуалната система, осигуряваща наблюдение извън пилотската кабина, и система за движение, имитираща сили.

[...]

„Средство за летателно обучение (FTD)“ означава точна реплика в пълни размери на самолетни прибори, оборудване, табла и органи за управление в отворена пилотска кабина или затворена пилотска кабина, включително монтажа на оборудването и компютърните програми, необходими за представяне на наземната и полетната експлоатация на ВС до степента, осигурявана от монтираните в техническото средство системи. Това оборудване не се нуждае от визуална система или система за движение, имитираща сили, освен в случай на нива 2 и 3 на средства за летателно обучение за вертолети, когато се изисква визуална система.

„Тренажор за полетни и навигационни процедури (FNPT)“ означава фиксирано наземно тренажорно средство, което пресъздава пилотската кабина или средата в пилотската кабина, включително монтажа на оборудването и компютърните програми, необходими за представяне на тип или клас ВС в летателна експлоатация, до степента, в която системите функционират във ВС.

[...]

„Полетно време по прибори“ означава времето, през което пилотът пилотира ВС в полет, разчитайки само на показанията на приборите.

„Време на наземна тренировка по прибори“ означава време, през което пилотът се обучава в симулиран полет по прибори на тренировъчни средства за полетна симулация (FSTD).

„Време по прибори“ означава време на полет по прибори или време на наземна тренировка по прибори.

[...]

„Взаимодействие в многочленен екипаж (МСС)“ означава функционирането на летателния екипаж като екип от взаимодействащи си членове, водени от командир на полет.

[...]

„Командир на полет (PIC)“ означава пилот, определен за командир на полета и натоварен с безопасното провеждане на полета.

[...]

„Проверка на уменията“ означава демонстрирането на умения, необходими за издаването на свидетелство или квалификация, включително и устен изпит, ако е необходимо.

[...]

„Обучаем командир на полет (SPIC)“ означава обучаем пилот, действащ като командир на полет при полет с инструктор, когато инструкторът само наблюдава обучаемия пилот и не участва в пилотирането на ВС.

[...]“.

- 10 Точка FCL.030 от същото приложение, озаглавена „Практическа проверка на уменията“, гласи следното:

„а) Преди явяването на проверка на уменията за издаване на свидетелство, квалификация или сертификат, кандидатът трябва да е преминал съответната проверка на теоретичните познания, освен в случаите на кандидати, преминаващи интегриран курс за летателно обучение.

Във всички случаи теоретичното обучение задължително трябва да е приключило преди проверката на уменията.

б) С изключение на случаите, свързани с издаване на свидетелство за правоспособност на транспортен пилот, кандидатът трябва да бъде препоръчан за преминаване на проверка на уменията от организацията/лицето, отговарящи за обучението, след приключване на обучението. Документите за обучението се предават на проверяващия“.

- 11 Както се уточнява в допълнение 3, точка 1 от приложение I към Регламент № 1178/2011, в това допълнение се описват „изискванията за различните видове курсове на обучение за издаването на CPL и ATPL [*airline transport pilot licence*], със и без IR [квалификация за полети по прибори]“.

- 12 Точка А от това допълнение, озаглавена „Интегриран курс за АТР — самолети“, съдържа следния пасаж:

„Общи положения

[...]

4. Курсът се състои от:

- а) теоретична подготовка до нивото, необходимо за ATPL(A);
- б) обучение по правилата за визуални полети и полети по прибори; и
- в) обучение по МСС за експлоатацията на многопилотни самолети.

[...]

ЛЕТАТЕЛНО ОБУЧЕНИЕ

9. Общият хорариум на летателното обучение, без обучението за квалификация за тип самолет, включва най-малко 195 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 55 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори. В рамките на общия хорариум от 195 часа от кандидатите се изисква да изпълнят най-малко:
- а) 95 часа обучение с инструктор, от които не повече от 55 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори;
 - б) 70 часа като командир на полет, включително полети по правилата за визуални полети (VFR) и полетно време по прибори като обучаем командир на полет (SPIC). Полетното време по прибори като SPIC се зачита за полетно време като PIC до най-много 20 часа;
 - в) 50 часа маршрутни полети като командир на полет, което включва маршрутен полет, изпълнен по правилата за визуални полети (VFR), от най-малко 540 km (300 морски мили), по време на който трябва да има кацания до пълно спиране на ВС на две летища, различни от летището на излитане;
 - г) 5 часа полетно време на самолети в нощни условия, което се състои от 3 часа обучение с инструктор, включително поне 1 час маршрутни полети и 5 самостоятелни излитания и 5 самостоятелни кацания до пълно спиране на ВС; и
 - д) 115 часа време по прибори, което се състои от най-малко:
 - 1) 20 часа като SPIC;
 - 2) 15 часа обучение по МСС, за което може да се използва FFS или FNPT II;
 - 3) 50 часа обучение за полети по прибори, от които до:
 - i) 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I; или
 - ii) 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT II, FTD 2 или FFS, от които до 10 часа могат да бъдат проведени на FNPT I.

На кандидат, който притежава сертификат за завършен курс за основния модул за полети по прибори (Basic Instrument Flight Module), може да му се признаят до 10 часа като част от изискваното време за обучение за полети по прибори. Часовете на [базов тренажор за полети по прибори (Basic Instrument Training Device BITD)] не се признават.

- е) 5 часа, които трябва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четири души, с витло с променяща се стъпка и прибираем колесник.

ПРОВЕРКА НА УМЕНИЯТА

10. След завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията за CPL(A), която се провежда на едновигателен или многодвигателен самолет, както и проверка на уменията за IR на многодвигателен самолет“.

Белгийското право

- 13 Член 1 от arrêté royal du 25 octobre 2013 portant exécution du [règlement n° 1178/2011] (Кралски указ от 25 октомври 2013 г. за изпълнение на Регламент № 1178/2011) (*Moniteur belge* от 16 декември 2013 г., стр. 98879) гласи:

„За целите на настоящия указ:

[...]

12°DGTA: Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports (Генерална дирекция „Въздушен транспорт“ на Федералната публична служба за мобилност и транспорт) [наричана по-нататък „ГДВТ“]

[...]“.

- 14 Съгласно член 4 от този кралски указ:

„ГДВТ“ се определя за компетентния орган по член 11ter“ [от Регламент № 1178/2011]“.

- 15 Член 5 от посочения кралски указ гласи:

„ГДВТ“ се определя за компетентния орган по FCL.001 от приложение I към [Регламент № 1178/2011]“.

- 16 Според поясненията на запитващата юрисдикция в преюдициалното запитване ГДВТ няма правосубектност, отделна от тази на белгийската държава.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 17 На неопределена дата бившите ученици започват летателно обучение в BFS, одобрена от ГДВТ организация за обучение, чиито ръководства за обучение от 2014 г. и 2016 г. са одобрени от посочената дирекция. Това обучение е предназначено да им даде възможност да получат свидетелство за правоспособност на професионален пилот на самолет, наречено „свидетелство CPL (A)“.
- 18 След като успешно полагат изпита за проверка на уменията, посочен в допълнение 3, точка А, параграф 10 от приложение I към Регламент № 1178/2011, в края на 2018 г. бившите ученици, с изключение на ОР, се обръщат към ГДВТ с искане за издаване свидетелство CPL (A).
- 19 С решения от 15 януари 2019 г. ГДВТ отказва да издаде на бившите ученици исканото свидетелство. След спиране на изпълнението на тези решения като привременна мярка от Conseil d'État (Държавен съвет, Белгия) и оттеглянето им от ГДВТ, на 22 февруари 2019 г. последната връчва на бившите ученици, с изключение на ОР, нови решения за отказ.
- 20 В решенията от 22 февруари 2019 г. ГДВТ отбелязва, че броят часове време по прибори на всеки от бившите ученици е по-малък от 115-те часа, изисквани съгласно допълнение 3, точка А, параграф 9, буква д) от приложение I към Регламент № 1178/2011. Всъщност часовете, проведени на симулатор FNPT II, които надвишават максималния брой от

55 часа, посочен в параграф 9, първо изречение, не можели да бъдат взети при изчисляване на минималното изискване от 115 часа време по прибори, установено в посочения параграф 9, буква д).

- 21 Сезиран с искане за постановяване на привременна мярка от бившите ученици, с изключение на ОР, на 18 април 2019 г. председателят на tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Френскоезичен първоинстанционен съд Брюксел, Белгия) разпорежда на ГДВТ да им издаде свидетелство CPL (A). Това определение, изпълнено от ГДВТ, е потвърдено на 8 август 2019 г. от Cour d'appel de Bruxelles (Апелативен съд Брюксел, Белгия), който отбелязва по-специално че ГДВТ се е основала на ново, все още променливо тълкуване на разглежданата правна уредба.
- 22 Междувременно на 31 май 2019 г. État belge (белгийската държава) предявява иск срещу бившите ученици, с изключение на ОР, както и срещу BFS пред tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Френскоезичен първоинстанционен съд Брюксел), като по-специално иска първите да бъдат осъдени да върнат свидетелствата CPL (A), издадени им по силата на определението от 18 април 2019 г. След като впоследствие ГДВТ издава временно свидетелство CPL (A) на ОР, последният е призован за същите цели пред тази юрисдикция с иск от 20 декември 2019 г.
- 23 Според État belge (белгийската държава) бившите ученици трябва да допълнят обучението си с часове на обучение по прибори във въздухоплавателно средство и след това да положат отново изпита за проверка на уменията. Бившите ученици и BFS са на обратното мнение.
- 24 При тези обстоятелства tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Френскоезичен първоинстанционен съд Брюксел) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
 - „1) Допуска ли допълнение 3, [точка] А, [параграф] 9 от приложение I към [Регламент № 1178/2011] при изчисляването на 115-те часа време по прибори съгласно [параграф 9, буква д)] да се зачитат тренировъчни часове, проведени на полетен симулатор FNPT II (време на наземна тренировка по прибори), в допълнение към 15-те часа обучение по МСС съгласно [параграф 9, буква д), точка 2)] и в допълнение към проведените на FNPT II 40 часа за обучение за полети по прибори съгласно [параграф 9, буква д), точка 3), подточка ii)], тоест повече от 55 часа време на наземна тренировка по прибори?
 - 2) Зависи ли отговорът на първия въпрос от това дали часовете, проведени в допълнение към посочените по-горе 15 и 40 часа, са часове обучение по МСС или друг вид обучение на симулатор?
 - 3) При отрицателен отговор на двата въпроса по-горе, допуска ли допълнение 3, [точка] А, [параграф] 10 от приложение I към същия регламент свидетелството CPL (A) да се издава, след като кандидат-пилотите са допълнили обучението си с достатъчен брой часове, проведени във въздухоплавателно средство, но не са положили отново изпита за проверка на уменията (skill test), отнасящ се до полета по прибори?

- 4) При отрицателен отговор на трите въпроса по-горе, изисква ли общият принцип на правна сигурност да се ограничи във времето даденото от [Съда] тълкуване на разглежданата правна норма, например за да може тя да се прилага единствено за кандидат-пилотите, които са поискали да им бъде издадено свидетелство CPL (A) или които дори само са започнали обучението си за такова свидетелство след датата на постановяване на решението на [Съда]?“.

По преюдициалните въпроси

По първия и втория въпрос

- 25 С първия и втория си въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали допълнение 3, точка А, параграф 9, буква д) от приложение I към Регламент № 1178/2011 трябва да се тълкува в смисъл, че за 115-те часа време по прибори съгласно тази разпоредба е възможно да се зачетат повече от 55 часа време на наземна тренировка по прибори, надвишавайки 40-те часа обучение за полети по прибори и 15-те часа обучение по взаимодействие в многочленен екипаж, които могат да бъдат проведени при наземни условия.
- 26 При тълкуването на разпоредба от правото на Съюза трябва да се вземат предвид не само нейният текст, но и контекстът ѝ и целите на правната уредба, от която тя е част (решение от 12 октомври 2017 г., *Tigers*, C-156/16, EU:C:2017:754, т. 21 и цитираната съдебна практика).
- 27 В допълнение 3, точка А от приложение I към Регламент № 1178/2011 е установен списък на курсовете за обучение, необходими за издаването на свидетелство CPL (A) и на квалификация и за получаването на квалификация „IR“. Съгласно допълнение 3, точка А, параграф 4 от приложение I към този регламент посочените курсове трябва да включват теоретично и практическо обучение, наречено „летателно обучение“.
- 28 Съдържанието на летателното обучение се урежда в допълнение 3, точка А, параграф 9 от приложение I към посочения регламент.
- 29 Според тази разпоредба общият хорариум на летателното обучение включва „най-малко 195 часа, заедно с всички текущи проверки за напредъка, от които не повече от 55 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори“. По-нататък в букви а)–е) от посочената разпоредба се изброяват часовете и естеството на курсовете, които кандидатите трябва „най-малко“ да преминат в рамките на тези 195 часа.
- 30 Във връзка с това в буква д) е посочено изискването за поне „115 часа време по прибори“.
- 31 Съгласно допълнение 3, буква А, параграф 9, буква д), точки 1)–3) от приложение I към Регламент № 1178/2011 тези 115 часа време по прибори на свой ред се състоят от „най-малко“, първо, 20 часа като обучаем командир на полет, второ, 15 часа обучение по взаимодействие в многочленен екипаж, за което може да се използва FFS или FNPT II, и трето, 50 часа обучение за полети по прибори, от които „до“ 25 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT I или 40 часа може да бъде време на наземна тренировка по прибори на FNPT II, FTD 2 или FFS (от които до 10 часа могат да бъдат проведени на FNPT I).

- 32 На първо място, що се отнася до буквалното тълкуване на допълнение 3, точка А, параграф 9, буква д) от приложение I към Регламент № 1178/2011, следва да се отбележи, че употребата на израза „най-малко“ показва, че както 115-те часа време по прибори, така и 20-те часа като обучаем командир на полет, 15-те часа обучение по взаимодействие в многочленен екипаж и 50-те часа обучение за полети по прибори, представляват минимални изисквания. Обстоятелството, че сумата от тези 20, 15 и 50 часа остава по-ниска от изискваните 115 часа време по прибори, потвърждава извода, че посочените 20, 15 и 50 часа отразяват минимални изисквания, което означава, че те трябва да бъдат допълнени с още часове за достигане на изискваните 115 часа време по прибори.
- 33 От текста на тази разпоредба, разгледан с оглед на определението на понятието „време по прибори“, съдържащо се в точка FCL.010 от приложение I към Регламент № 1178/2011, следва също, че изискваните 115 часа време по прибори могат да включват едновременно „полетно време по прибори“, през което пилотът пилотира въздухоплавателното средство в полет, разчитайки само на показанията на приборите, и „време на наземна тренировка по прибори“, през което пилотът се обучава в симулиран полет по прибори на тренировъчни средства за полетна симулация, независимо дали става въпрос за FFS, FNPT или FTD.
- 34 Във връзка с последното от самия текст на допълнение 3, точка А, параграф 9, буква д), подточка 2) от приложение I към Регламент № 1178/2011 следва, че 15-те часа обучение по взаимодействие в многочленен екипаж могат изцяло да бъдат проведени при наземни условия на FFS или FNPT II. С оглед на този текст на посочените в точка 32 от настоящото решение съображения и на липсата на каквото и да е указание в обратен смисъл в тази разпоредба и в Регламента, следва да се приеме не само че кандидатите могат да преминат повече от 15 часа обучение по взаимодействие в многочленен екипаж, но и че по принцип могат да преминат допълнителните часове и при наземни условия. Поради това по принцип е възможно да се зачетат повече от 15 часа време на наземна тренировка по прибори.
- 35 За сметка на това, що се отнася до обучението за полети по прибори, от текста на допълнение 3, буква А, параграф 9, буква д), точка 3) от приложение I към Регламент № 1178/2011, и по-специално от употребата на думата „до“ следва недвусмислено, че макар кандидатът да трябва да премине поне 50 часа обучение за полети по прибори, той не би могъл да премине повече от 40 от тези часове при наземни условия във FNPT II, FTD 2 или FFS. От това следва, че часовете за обучение за полети по прибори, проведени при наземни условия и надхвърлящи тези 40 часа, не могат да бъдат взети предвид за изчисляването на изискваните часове за обучение.
- 36 На второ място, що се отнася до контекста на разпоредбата, съдържаща се в допълнение 3, буква А, параграф 9, буква д), точки 2) и 3) от приложение I към Регламент № 1178/2011, следва да се припомни, както бе посочено в точка 29 от настоящото решение, че този параграф 9, в който се съдържа посочената разпоредба, гласи, че общият хорариум на летателното обучение включва „най-малко 195 часа, [...] от които не повече от 55 часа от пълния курс може да бъде време на наземна тренировка по прибори“.
- 37 От това недвусмислено следва, че на даден кандидат не може да се зачетат повече от 55 часа време на наземна тренировка по прибори, за да допълни летателното си обучение, като се вземат предвид всички часове за обучение, взети заедно. С други думи, при изчисляването на часовете обучение за достигане на общо изискваните 195 часа не могат да се вземат предвид евентуалните часове за наземна тренировка по прибори над тези 55 часа.

- 38 Така допълнение 3, част А, параграф 9, буква д), точки 2) и 3) от приложение I към Регламент № 1178/2011 не би могло, без да се нарушават структурата и вътрешната съгласуваност на параграф 9, да се тълкува в смисъл, че позволява да се вземат предвид броят часове на наземна тренировка по прибори, надхвърлящ 55 часа.
- 39 Следователно в хипотезата, при която — както му позволява допълнение 3, част А, параграф 9, буква д), точка 3), подточка ii) от приложение I към Регламент № 1178/2011— кандидатът е преминал 40 часа наземна подготовка по прибори, може да му се зачетат най-много 15 часа наземно обучение по взаимодействие в многочленен екипаж съгласно параграф 9, буква д), точка 2).
- 40 За сметка на това кандидат, който е преминал по-малко от 40 часа наземна подготовка по прибори, може да се позове на повече от 15 часа наземно обучение по взаимодействие в многочленен екипаж, при условие че обучението му отговаря по-специално на максималната граница от 55 часа от целия курс като наземна тренировка по прибори.
- 41 Обратно на доводите, изтъкнати от бившите ученици и от BFS в писмените им становища, така даденото тълкуване на допълнение 3, точка А, параграф 9, буква д), точка 2) от приложение I към Регламент № 1178/2011 не може да превърне съдържащото се в него минимално изискване в максимална граница.
- 42 На трето място, тълкуването, че на даден кандидат не може да се зачетат повече от 55 часа време на наземна тренировка по прибори съгласно допълнение 3, точка А, параграф 9, буква д) от приложение I към Регламент № 1178/2011, се потвърждава от преследваната с този регламент цел.
- 43 Всъщност, както следва от съображение 1, посоченият регламент се вписва в пакет правила, предназначен да осигури безопасността на гражданското въздухоплаване.
- 44 Тази цел обаче изисква всеки кандидат да придобие опит в реален полет, като премине голям брой часове обучение в реални условия в самолет. Макар наземното обучение да допълва летателното обучение, то не може да го замести.
- 45 С оглед на всички изложени по-горе съображения на първия и втория въпрос следва да се отговори, че допълнение 3, точка А, параграф 9, буква д) от приложение I към Регламент № 1178/2011 трябва да се тълкува в смисъл, че за изчисляването на 115-те часа време по прибори съгласно тази разпоредба не е възможно да се зачетат повече от 55 часа време на наземна тренировка по прибори.

По третия въпрос

- 46 С третия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали допълнение 3, точка А, параграф 10 от приложение I към Регламент № 1178/2011 трябва да се тълкува в смисъл, че когато кандидат е положил изпита за проверка на уменията, преди да е преминал всички изисквани часове за обучение, свидетелството CPL (А) може да му бъде предоставено, след като е завършил обучението си, без да е длъжен да положи отново съответния изпит за проверка на уменията.

- 47 Съгласно допълнение 3, част А, параграф 10 от приложение I към Регламент № 1178/2011 „[с]лед завършване на летателното обучение кандидатът преминава проверка на уменията [...]“.
- 48 Така текстът на тази разпоредба, независимо дали става въпрос по-специално за текста на немски („[n] ach Abschluss“), испански („[t] ras la finalizacion“), френски („[à] l'issue“), италиански („[i] n seguito al completamento“) или английски („[u]pon completion“), предвижда изрично, че кандидатът може да се яви на изпит за проверка на уменията едва след като е преминал летателното обучение.
- 49 От определението за проверка на уменията, съдържащо се в точка FCL.010 от приложение I към Регламент № 1178/2011, не може да се изведе никакво различно тълкуване, това не може да се направи и от общите изисквания във връзка с тази проверка, изложени в точка FCL.030 от посоченото приложение. Всъщност в тях не се съдържа никакво указание, от което да може ясно да се заключи, че проверката на уменията може да се извърши преди приключването на всички часове летателно обучение.
- 50 От това следва, че кандидат, който е положил изпита за проверка на уменията, преди да е преминал изисквания брой часове за обучение, трябва не само да завърши обучението си, но и да положи отново съответния изпит за проверка на уменията в края на пълния курс на обучение.
- 51 С оглед на всички изложени по-горе съображения на третия въпрос следва да се отговори, че допълнение 3, точка А, параграф 10 от приложение I към Регламент № 1178/2011 трябва да се тълкува в смисъл, че когато кандидат е положил изпита за проверка на уменията, преди да е преминал всички изисквани часове за обучение, свидетелството CPL (A) може да му бъде предоставено едва след като е завършил обучението си и е положил отново съответния изпит за проверка на уменията.

По ограничаването на действието на настоящото решение във времето

- 52 Предвид отговорите, дадени на първия, втория и третия въпрос, Съдът следва да се произнесе по повдигнатия от запитващата юрисдикция в четвъртия ѝ въпрос проблем относно възможността за ограничаване на действието на настоящото решение във времето.
- 53 Във връзка с това следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика тълкуването, което Съдът дава на норма от правото на Съюза при упражняване на компетентността си по член 267 ДФЕС, уточнява и изяснява значението и обхвата на тази норма, както тя трябва или е трябвало да се разбира и прилага от момента на нейното влизане в сила. От това следва, че така разтълкуваната норма може и трябва да се прилага от съда към правоотношения, възникнали и установени преди обявяването на решението по искането за тълкуване, ако освен това са налице условията, които позволяват пред компетентните юрисдикции да се отнесе спор по прилагането на посочената норма (решение от 24 ноември 2020 г., *Oopenbaar Ministerie* (Съставяне на подправени документи), C-510/19, EU:C:2020:953, т. 73 и цитираната съдебна практика).
- 54 Единствено по изключение, въз основа на присъщия на правния ред на Съюза общ принцип на правна сигурност, Съдът може да ограничи възможността всяко заинтересовано лице да се позове на тълкувана от него разпоредба, за да оспори добросъвестно установени

правоотношения. За да бъде наложено подобно ограничение, е необходимо да бъдат изпълнени два основни критерия, а именно добросъвестност на заинтересованите лица и риск от сериозни смущения (решение от 24 ноември 2020 г., Openbaar Ministerie (Съставяне на подправени документи), C-510/19, EU:C:2020:953, т. 74 и цитираната съдебна практика).

- 55 В случая следва да се отбележи, че нито преюдициалното запитване, нито представените пред Съда становища съдържат данни, въз основа на които може да се установи, че възприетото от Съда в настоящото решение тълкуване съдържа риск от сериозни смущения поради липсата на точни указания за броя на правоотношенията, които са създадени добросъвестно и могат да бъдат засегнати от това тълкуване.
- 56 Тази преценка не се поставя под въпрос от довода, изтъкнат от бившите ученици и BFS в писмените им становища, че отговорите на първия, втория и третия въпрос непременно и автоматично биха довели до отнемането с обратно действие на всички свидетелства CPL (A), предоставени във всички държави членки след завършване на неотговарящо на изискванията обучение.
- 57 Всъщност, макар този довод да изглежда основан на разбирането, че предоставените с влезли в сила решения свидетелства CPL (A) трябва да бъдат отнети, следва да се припомни, без да се засяга цитираната в точка 53 от настоящото решение съдебна практика, че в съответствие с принципа на правната сигурност правото на Съюза не изисква административният орган да е поначало длъжен да преразгледа административно решение, станало окончателно след изтичане на разумните срокове за обжалване или след изчерпване на способите за обжалване. Спазването на този принцип позволява да се избегне безкрайното оспорване на административни актове, които пораждаат правни последици (вж. в този смисъл решения от 13 януари 2004 г., Kühne & Heitz, C-453/00, EU:C:2004:17, т. 22 и 24 и от 14 май 2020 г., Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU и C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, т. 186 и цитираната съдебна практика).
- 58 При тези условия в настоящия случай нито едно обстоятелство не може да обоснове отклонение от принципа, че тълкувателните съдебни решения пораждаат действието си от момента на влизане в сила на тълкуваната норма.
- 59 Предвид изложените по-горе съображения действието на настоящото решение във времето не следва да се ограничава.
- 60 Освен това, за да се даде пълен отговор на запитващата юрисдикция, следва да се добави, че пълната ефективност на правото на Съюза и на ефективната защита на правата, които частноправните субекти черпят от него, могат при необходимост да бъдат осигурени от принципа на отговорност на държавата за вреди, причинени на частноправните субекти вследствие на нарушения на правото на Съюза, за които носи отговорност държавата, като този принцип е присъщ на системата на Договорите, на които се основава Съюзът (вж. в този смисъл решения от 5 март 1996 г., Brasserie du pêcheur и Factortame, C-46/93 и C-48/93, EU:C:1996:79, т. 20, 39 и 52 и от 19 декември 2019 г., Deutsche Umwelthilfe, C-752/18, EU:C:2019:1114, т. 54).

По съдебните разноси

- 61 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноси. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (девети състав) реши:

- 1) **Допълнение 3, точка А, параграф 9, буква д) от приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета, изменен с Регламент (ЕС) 2018/1119 на Комисията от 31 юли 2018 г., следва да се тълкува в смисъл, че за изчисляването на 115-те часа време по прибори съгласно тази разпоредба не е възможно да се зачитат повече от 55 часа време на наземна тренировка по прибори.**
- 2) **Допълнение 3, точка А, параграф 10 от приложение I към Регламент № 1178/2011, изменен с Регламент 2018/1119, трябва да се тълкува в смисъл, че когато кандидат е положил изпита за проверка на уменията, преди да е преминал всички изисквани часове за обучение, свидетелството CPL (A) може да му бъде предоставено едва след като е завършил обучението си и е положил отново съответния изпит за проверка на уменията.**

Подписи