



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (ένατο τμήμα)

της 18ης Νοεμβρίου 2021 *

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΕ) 1178/2011 – Τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας – Παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφοι 9 και 10 – Κύκλοι εκπαιδευτικών μαθημάτων για την έκδοση πτυχίου χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών – Πτητική εκπαίδευση – Χρόνος με όργανα στο έδαφος – Υπολογισμός – Εκπαίδευση σε συσκευή προσομοίωσης πτήσης – Δοκιμασία δεξιοτήτων – Αρχή της ασφάλειας δικαίου – Περιορισμός των διαχρονικών αποτελεσμάτων αποφάσεως εκδοθείσας επί προδικαστικής παραπομπής»

Στην υπόθεση C-413/20,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το tribunal de première instance francophone de Bruxelles (γαλλόφωνο πρωτοδικείο Βρυξελλών, Βέλγιο) με απόφαση της 12ης Φεβρουαρίου 2020, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 2 Σεπτεμβρίου 2020, στο πλαίσιο της δίκης

État belge

κατά

LO,

OG,

SH,

MB,

JD,

OP,

Bluetail Flight School SA (BFS),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (ένατο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe (εισηγήτρια), πρόεδρο του τρίτου τμήματος, προεδρεύουσα του ενάτου τμήματος, S. Rodin και N. Rîșcăr, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

γενικός εισαγγελέας: A. Ράντος

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- οι LO, OG, SH, MB, JD και OP, εκπροσωπούμενοι από την S. Golinvaux, τον T. Godener και τον P. Frühling, avocats,
- η Bluetail Flight School SA (BFS), εκπροσωπούμενη από τον J. d'Oultremont, avocat,
- η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις M. Van Regemorter, L. Van den Broeck και C. Rochet, επικουρούμενες από τους L. Delmotte και B. Van Hyfte, advocaten,
- η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την J. Schmoll και τον G. Kunnert,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις B. Sasinowska και C. Vrignon καθώς και από τον W. Mölls,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του παραρτήματος I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφοι 9 και 10, του κανονισμού (ΕΕ) 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2011, L 311, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1119 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2018 (ΕΕ 2018, L 204, σ. 13) (στο εξής: κανονισμός 1178/2011), καθώς και της αρχής της ασφάλειας δικαίου.
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, του État belge (Βελγικού Δημοσίου) και, αφετέρου, των LO, OG, SH, MB, JD και OP (στο εξής: πρώην μαθητές) και της Bluetail Flight School SA (στο εξής: BFS) σχετικά με το δικαίωμα των πρώην μαθητών να λάβουν πτυχίο χειριστή αεροπλάνων εμπορικών αερομεταφορών.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Η αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 1178/2011 έχει ως εξής:

«Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ 2008, L 79, σ. 1),] έχει σκοπό την εδραίωση και τη διατήρηση στην Ευρώπη υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει τα μέσα επίτευξης αυτού του στόχου, καθώς και άλλων στόχων στον τομέα της ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία.»

- 4 Το άρθρο 1 του κανονισμού 1178/2011 ορίζει τα ακόλουθα:

«Ο παρών κανονισμός ορίζει λεπτομερείς κανόνες για:

- 1) διάφορα επίπεδα ικανοτήτων για τα πτυχία χειριστών, τους όρους έκδοσης, διατήρησης, τροποποίησης, περιορισμού, αναστολής ή ανάκλησης πτυχίου [...]

[...].»

- 5 Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», έχει ως εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

- 1) “Μέρος πτυχίου πληρώματος πτήσης (FCL)”: το πτυχίο πληρώματος πτήσης που πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος I·

[...]

- 16) “Εγκεκριμένος εκπαιδευτικός φορέας (ΑΤΟ)”: φορέας εξουσιοδοτημένος να εκπαιδεύει χειριστές με βάση έγκριση που εκδίδεται σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο του άρθρου 10α παράγραφος 1·

[...].»

- 6 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 του παρόντος κανονισμού, οι χειριστές των αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) και στο άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που προβλέπονται στα παραρτήματα I και IV του παρόντος κανονισμού.»

- 7 Το παράρτημα I του κανονισμού 1178/2011, το οποίο φέρει τον τίτλο «Μέρος FCL», περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τμήμα Α, με τίτλο «Γενικές απαιτήσεις», το οποίο περιλαμβάνει τα σημεία FCL.001 έως FCL.070.

- 8 Υπό τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», το σημείο FCL.005 του παραρτήματος αυτού ορίζει τα εξής:
- «Το παρόν Μέρος θεσπίζει τις απαιτήσεις για την έκδοση πτυχίων χειριστή και συναφών ικανοτήτων και πιστοποιητικών, καθώς και τους όρους ισχύος και χρήσης τους.»
- 9 Το σημείο FCL.010 του εν λόγω παραρτήματος, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ορισμοί», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους, νοείται ως:

[...]

“Πλήρης Προσομοιωτής Πτήσης (FFS)”, πλήρους μεγέθους αντίγραφο ειδικού τύπου ή κατασκευής, μοντέλου και σειρών θαλάμου διακυβέρνησης αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένου του συνόλου του εξοπλισμού και των προγραμμάτων υπολογιστή που είναι απαραίτητα για την αντιπροσώπευση του αεροσκάφους στο έδαφος και στην πτήση, ενός οπτικού συστήματος που παρέχει θέα έξω από τον θάλαμο διακυβέρνησης και ενός συστήματος κίνησης με πρότυπα ισχύος.

[...]

“συσσκευή πτητικής εκπαίδευσης (FTD)”, ένα πλήρους μεγέθους αντίγραφο οργάνων ειδικού τύπου αεροπλάνου, εξοπλισμού, πίνακα οργάνων και χειριστηρίων σε μία περιοχή ανοιχτού θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων του συνόλου του εξοπλισμού και των προγραμμάτων υπολογιστή που είναι απαραίτητα για να αντιπροσωπεύουν ένα αεροπλάνο στο έδαφος και σε συνθήκες πτήσης στην έκταση των συστημάτων που είναι εγκαταστημένα στη συσκευή. Δεν απαιτεί κίνηση προτύπου ισχύος ή οπτικό σύστημα, πλην της περίπτωσης επιπέδων 2 και 3 αξιολόγησης καταλληλότητας FTD, όπου απαιτούνται οπτικά συστήματα.

“εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT)”, η εκπαιδευτική συσκευή η οποία αντιπροσωπεύει το περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης συμπεριλαμβανομένου και του συνόλου του εξοπλισμού και των προγραμμάτων υπολογιστή που είναι απαραίτητα για να αντιπροσωπεύουν έναν τύπο ή τάξη αεροσκάφους σε πτητική λειτουργία στον βαθμό που τα συστήματα φαίνεται να λειτουργούν όπως στο αεροσκάφος.

[...]

“χρόνος πτήσης με όργανα”, το χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου χειριστής ελέγχει ένα αεροσκάφος κατά την πτήση μόνο με αναφορά σε όργανα.

“χρόνος με όργανα στο έδαφος”, το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο χειριστής εξασκείται στο έδαφος σε προσομοιούμενη πτήση με όργανα σε Εκπαιδευτικές Συσκευές Προσομοίωσης Πτήσης (FSTD).

“χρόνος με όργανα”, ο χρόνος πτήσης με όργανα ή ο χρόνος με όργανα στο έδαφος.

[...]

“συνεργασία πολλών πληρωμάτων (MCC)”, τα καθήκοντα πληρώματος πτήσης σαν ομάδα συνεργαζομένων μελών που καθοδηγούνται από τον κυβερνήτη.

[...]

“κυβερνήτης”, ο χειριστής που ορίζεται υπεύθυνος και αναλαμβάνει την ευθύνη για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

[...]

“δοκιμή επιδεξιότητας”, η απόδειξη επιδεξιότητας για την έκδοση πτυχίου ή ικανότητας και η οποία περιλαμβάνει προφορική εξέταση η οποία μπορεί να απαιτηθεί.

[...]

“μαθητευόμενος κυβερνήτης (SPIC)”, ο μαθητευόμενος χειριστής που ενεργεί ως κυβερνήτης σε πτήση με εκπαιδευτή, κατά την οποία ο τελευταίος μόνο παρατηρεί τον μαθητευόμενο χειριστή και δεν ασκεί επιρροή στην πτήση του αεροσκάφους ή δεν την ελέγχει.

[...]»

- 10 Το σημείο FCL.030 του ίδιου παραρτήματος, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πρακτική δοκιμασία δεξιοτήτων», έχει ως εξής:

«α) Πριν από τη συμμετοχή σε δοκιμασία δεξιοτήτων για πτυχίο, ικανότητα ή πιστοποιητικό, ο υποψήφιος έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την απαιτούμενη εξέταση θεωρητικών γνώσεων, εκτός από την περίπτωση των υποψηφίων που παρακολουθούν κύκλο μαθημάτων ολοκληρωμένης πτητικής εκπαίδευσης.

Σε κάθε περίπτωση, πριν από τη συμμετοχή σε δοκιμασίες δεξιοτήτων πρέπει πάντα να έχει ολοκληρωθεί η εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων.

β) Εκτός της περίπτωσης έκδοσης πτυχίου χειριστή εναέριων γραμμών, ο υποψήφιος σε δοκιμασία δεξιοτήτων προτείνεται για τη δοκιμασία από τον φορέα/το πρόσωπο που φέρει την ευθύνη της εκπαίδευσης, έπειτα από την ολοκλήρωσή της. Τα αρχεία της εκπαίδευσης διατίθενται στον εξεταστή.»

- 11 Το προσάρτημα 3 του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 περιγράφει, όπως διευκρινίζεται στο σημείο του 1, «τις απαιτήσεις για τους διαφορετικούς τύπους κύκλων εκπαιδευτικών μαθημάτων για την έκδοση πτυχίου CPL και πτυχίου ATPL [airline transport pilot licence (πτυχίου χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών)], με και χωρίς ικανότητα IR [ικανότητα οργάνων]».

- 12 Το σημείο A του προσαρτήματος αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ολοκληρωμένος κύκλος μαθημάτων για το πτυχίο ATP – Αεροπλάνα», περιλαμβάνει το ακόλουθο χωρίο:

«ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ

[...]

4. Ο κύκλος μαθημάτων περιλαμβάνει:

- α) εκπαίδευση θεωρητικών γνώσεων στο επίπεδο γνώσεων του πτυχίου ATPL(A)·
- β) πτητική εκπαίδευση εξ όψεως και με όργανα· και

γ) εκπαίδευση σε συνεργασία πολλών πληρωμάτων για την πτητική λειτουργία αεροπλάνων πολλών χειριστών.

[...]

ΠΤΗΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

9. Η πτητική εκπαίδευση, εξαιρουμένης της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, αποτελείται συνολικά από τουλάχιστον 195 ώρες, ώστε να περιλαμβάνει όλες τις δοκιμές προόδου, εκ των οποίων έως και 55 ώρες ολόκληρου του κύκλου μαθημάτων μπορούν να αφορούν χρόνο με όργανα στο έδαφος. Από το σύνολο των 195 ωρών, οι αιτούντες συμπληρώνουν τουλάχιστον:

- α) 95 ώρες εκπαίδευσης σε διπλό χειρισμό, από τις οποίες έως και 55 ώρες μπορούν να αφορούν χρόνο με όργανα στο έδαφος·
- β) 70 ώρες ως κυβερνήτες, συμπεριλαμβανομένου χρόνου πτήσης υπό συνθήκες [Visual Flight Rule (VFR)] και με όργανα ως μαθητευόμενοι κυβερνήτες (SPIC). Το πολύ έως 20 ώρες του χρόνου πτήσης με όργανα που οι αιτούντες συμπληρώνουν ως μαθητευόμενοι κυβερνήτες υπολογίζεται ως χρόνος πτήσης ως κυβερνήτες·
- γ) 50 ώρες χρόνου πτήσης ταξιδιού ναυτιλίας ως κυβερνήτες, συμπεριλαμβανομένης πτήσης ταξιδιού ναυτιλίας υπό συνθήκες VFR τουλάχιστον 540 χιλιομέτρων (300 ναυτικών μιλίων), κατά τη διάρκεια της οποίας οι αιτούντες πραγματοποιούν προσγειώσεις πλήρους ακινητοποίησης σε δύο αεροδρόμια διαφορετικά από το αεροδρόμιο αναχώρησης·
- δ) χρόνο πτήσης 5 ωρών τη νύκτα, αποτελούμενο από 3 ώρες εκπαίδευσης σε διπλό χρονισμό, όπου περιλαμβάνονται ταξίδι ταξιδιού ναυτιλίας τουλάχιστον 1 ώρας και 5 απογειώσεις “μόνος” καθώς και 5 προσγειώσεις πλήρους ακινητοποίησης “μόνος”· και
- ε) χρόνο εκπαίδευσης με όργανα 115 ωρών, αποτελούμενο από τουλάχιστον:
 - 1. 20 ώρες ως κυβερνήτες·
 - 2. 15 ώρες συνεργασίας πολλών πληρωμάτων, για τις οποίες μπορεί να χρησιμοποιηθεί πλήρης προσομοιωτής πτήσης ή εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης II·
 - 3. 50 ώρες πτητικής εκπαίδευσης με όργανα, από τις οποίες έως και:
 - i) 25 ώρες μπορούν να είναι χρόνος με όργανα στο έδαφος σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης I· ή
 - ii) 40 ώρες μπορούν να είναι χρόνος με όργανα στο έδαφος σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης II, συσκευή πτητικής εκπαίδευσης 2 ή πλήρη προσομοιωτή πτήσης, εκ των οποίων 10 ώρες μπορούν να συμπληρωθούν σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης I.

Στους αιτούντες που είναι κάτοχοι πιστοποιητικού ολοκλήρωσης κύκλου μαθημάτων για την ενότητα βασικής πτήσης με όργανα αναγνωρίζονται έως και 10 ώρες για τη συμπλήρωση του απαιτούμενου χρόνου εκπαίδευσης με όργανα. Οι ώρες που έχουν συμπληρωθεί σε συσκευές βασικής εκπαίδευσης με όργανα [(Basic Instrument Training Device – BITD)] δεν αναγνωρίζονται.

στ) 5 ώρες σε αεροπλάνο πιστοποιημένο για τη μεταφορά τουλάχιστον 4 ατόμων, το οποίο διαθέτει έλικα μεταβλητού βήματος και ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης.

ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΔΕΞΙΟΤΗΤΩΝ

10. Κατά την ολοκλήρωση της σχετικής πτητικής εκπαίδευσης, ο αιτών υποβάλλεται στη δοκιμασία δεξιοτήτων για το πτυχίο CPL(A) είτε με μονοκινητήριο είτε με πολυκινητήριο αεροπλάνο και στη δοκιμασία δεξιοτήτων για την ικανότητα IR με πολυκινητήριο αεροπλάνο.»

Το βελγικό δίκαιο

- 13 Το άρθρο 1 του arrêté royal du 25 octobre 2013 portant exécution du [règlement n° 1178/2011] (βασιλικού διατάγματος της 25ης Οκτωβρίου 2013 για την εφαρμογή του [κανονισμού 1178/2011]) (*Moniteur belge* της 16ης Δεκεμβρίου 2013, σ. 98879) έχει ως εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος, νοούνται ως:

[...]

12° DGTA: Direction générale Transport Aérien du SPF Mobilité et Transports [Γενική Διεύθυνση Αεροπορικών Μεταφορών της Ομοσπονδιακής Δημόσιας Υπηρεσίας Κινητικότητας και Μεταφορών].

[...]».

- 14 Το άρθρο 4 του βασιλικού διατάγματος προβλέπει τα ακόλουθα:

«Η DGTA ορίζεται ως η αρμόδια αρχή του άρθρου 11β του [κανονισμού 1178/2011].»

- 15 Το άρθρο 5 του εν λόγω βασιλικού διατάγματος ορίζει τα εξής:

«Η DGTA ορίζεται ως η αρμόδια αρχή του σημείου FCL.001 του παραρτήματος I του [κανονισμού 1178/2011].»

- 16 Σύμφωνα με τις διευκρινίσεις που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο με την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, η DGTA δεν διαθέτει νομική προσωπικότητα διακριτή από εκείνη του Βελγικού Δημοσίου.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 17 Σε απροσδιόριστη ημερομηνία, οι πρώην μαθητές ξεκίνησαν να φοιτούν σε πρόγραμμα εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών στη σχολή BFS, η οποία είναι νομίμως αδειοδοτημένη από την DGTA και της οποίας τα εκπαιδευτικά εγχειρίδια των ετών 2014 και 2016 έχουν εγκριθεί από την ίδια αρχή. Σκοπός του ως άνω προγράμματος ήταν να μπορέσουν να λάβουν πτυχίο χειριστή αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών, καλούμενο πτυχίο CPL(A).
- 18 Μετά την επιτυχή υποβολή τους στη δοκιμασία δεξιοτήτων του παραρτήματος I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 10, του κανονισμού 1178/2011, οι πρώην μαθητές, πλην του OP, ζήτησαν από την DGTA, στα τέλη του έτους 2018, να τους χορηγηθεί το πτυχίο CPL(A).
- 19 Με αποφάσεις της 15ης Ιανουαρίου 2019, η DGTA αρνήθηκε να χορηγήσει στους πρώην μαθητές το ζητηθέν πτυχίο. Μετά την αναστολή της εκτέλεσης των εν λόγω αποφάσεων που διατάχθηκε από το Conseil d'État (Συμβούλιο της Επικρατείας, Βέλγιο) στο πλαίσιο διαδικασίας

ασφαλιστικών μέτρων και την ανάκλησή τους από την DGTA, η τελευταία αυτή αρχή κοινοποίησε, στις 22 Φεβρουαρίου 2019, στους πρώην μαθητές, πλην του OP, νέες απορριπτικές αποφάσεις.

- 20 Στις αποφάσεις της 22ας Φεβρουαρίου 2019, η DGTA επισημαίνει ότι ο αριθμός των ωρών χρόνου εκπαίδευσης με όργανα που παρακολούθησε καθένας από τους πρώην μαθητές υπολείπεται των 115 ωρών που απαιτεί το παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', του κανονισμού 1178/2011. Ειδικότερα, οι ώρες που πραγματοποιήθηκαν σε μια FNPT II καθ' υπέρβαση του ανώτατου αριθμού των 55 ωρών που προβλέπει η πρώτη περίοδος της παραγράφου 9 δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό των κατ' ελάχιστο όριο 115 ωρών χρόνου με όργανα που ορίζει η εν λόγω παράγραφος 9, στοιχείο ε'.
- 21 Κατόπιν αιτήσεως ασφαλιστικών μέτρων που υπέβαλαν οι πρώην μαθητές, πλην του OP, ο πρόεδρος του tribunal de première instance francophone de Bruxelles (γαλλόφωνου πρωτοδικείου Βρυξελλών, Βέλγιο) διέταξε, στις 18 Απριλίου 2019, τη χορήγηση από την DGTA των πτυχίων CPL(A). Η διάταξη αυτή, προς την οποία συμμορφώθηκε η DGTA, επικυρώθηκε, στις 8 Αυγούστου 2019, από το cour d'appel de Bruxelles (εφετείο Βρυξελλών, Βέλγιο), το οποίο επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι η DGTA στηρίχθηκε σε νέα, μη παγιωμένη ακόμη, ερμηνεία της επίμαχης ρυθμίσεως.
- 22 Εν τω μεταξύ, στις 31 Μαΐου 2019, το Βελγικό Δημόσιο άσκησε αγωγή κατά των πρώην μαθητών, πλην του OP, καθώς και κατά της BFS ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, tribunal de première instance francophone de Bruxelles (γαλλόφωνου πρωτοδικείου Βρυξελλών), με αίτημα, μεταξύ άλλων, να υποχρεωθούν τα ως άνω πρόσωπα να επιστρέψουν τα πτυχία CPL(A) που τους είχαν χορηγηθεί δυνάμει της διατάξεως της 18ης Απριλίου 2019. Δεδομένου ότι η DGTA είχε χορηγήσει μεταγενέστερα, προσωρινώς, πτυχίο CPL(A) στον OP, ο τελευταίος ενήχθη επίσης, με το ίδιο αίτημα, ενώπιον του εν λόγω δικαστηρίου, με δικόγραφο της 20ής Δεκεμβρίου 2019.
- 23 Κατά το Βελγικό Δημόσιο, οι πρώην μαθητές πρέπει να συμπληρώσουν την εκπαίδευσή τους πραγματοποιώντας ώρες εκπαίδευσης με όργανα εντός αεροσκάφους και, εν συνεχεία, να υποβληθούν εκ νέου στη δοκιμασία δεξιοτήτων. Οι πρώην μαθητές και η BFS διαφωνούν.
- 24 Υπό τις συνθήκες αυτές, το tribunal de première instance francophone de Bruxelles (γαλλόφωνο πρωτοδικείο Βρυξελλών) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Επιτρέπεται, βάσει [της παραγράφου] 9 [του σημείου] A του προσαρτήματος 3 του παραρτήματος I του [κανονισμού 1178/2011], να λαμβάνονται υπόψη, για τον υπολογισμό των 115 ωρών του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα που προβλέπονται [στην παράγραφο] 9, στοιχείο ε', οι ώρες εκπαίδευσης που πραγματοποιούνται σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT) II (χρόνος με όργανα στο έδαφος) επιπλέον των 15 ωρών συνεργασίας πολλών πληρωμάτων (MCC) που προβλέπονται [στην παράγραφο 9, στοιχείο ε', 2], και επιπλέον των κατ' ανώτατο όριο 40 ωρών πτητικής εκπαίδευσης με όργανα σε εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσης και αεροναυτιλίας (FNPT) II που προβλέπονται [στην παράγραφο 9, στοιχείο ε', 3, περίπτωση ii], ήτοι να λαμβάνονται υπόψη περισσότερες από 55 ώρες χρόνου εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος;

- 2) Διαφέρει η απάντηση στο πρώτο ερώτημα αναλόγως με το αν οι ώρες που πραγματοποιούνται επιπλέον των ανωτέρω 15 και 40 ωρών είναι ώρες συνεργασίας πολλών πληρωμάτων (MCC) ή άλλο είδος εκπαίδευσης σε συσκευή προσομοίωσης πτήσης;
- 3) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στα ανωτέρω δύο ερωτήματα, επιτρέπεται, βάσει [της παραγράφου] 10 [του σημείου Α] του προσαρτήματος 3 [...] του παραρτήματος Ι του εν λόγω κανονισμού, η χορήγηση του πτυχίου CPL(A) στους υποψήφιους χειριστές αφού αυτοί συμπληρώσουν την εκπαίδευσή τους με την ολοκλήρωση επαρκούς αριθμού ωρών εντός αεροσκάφους, χωρίς να υποβληθούν εκ νέου στη δοκιμασία δεξιοτήτων (“skill test”) που αφορά την πτήση με όργανα;
- 4) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στα ανωτέρω τρία ερωτήματα, επιβάλλεται, βάσει της γενικής αρχής της ασφάλειας δικαίου, να περιοριστεί χρονικώς η ερμηνεία του επίμαχου κανόνα δικαίου από το Δικαστήριο, προκειμένου, παραδείγματος χάριν, να εφαρμοστεί μόνο για τους υποψήφιους χειριστές που ζητούν τη χορήγηση πτυχίου CPL(A) ή ακόμη για όσους αρχίσουν την εκπαίδευσή τους για τη χορήγηση τέτοιου πτυχίου μετά την ημερομηνία εκδόσεως της αποφάσεως του Δικαστηρίου;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου και του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος

- 25 Με το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να συνεξεταστούν, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το παράρτημα Ι, προσάρτημα 3, σημείο Α, παράγραφος 9, στοιχείο ε’, του κανονισμού 1178/2011 έχει την έννοια ότι, για τη συμπλήρωση των 115 ωρών χρόνου εκπαίδευσης με όργανα που προβλέπει η διάταξη αυτή, είναι δυνατόν να προσμετρηθούν περισσότερες από 55 ώρες χρόνου με όργανα στο έδαφος, καθ’ υπέρβαση των 40 ωρών πτητικής εκπαίδευσης με όργανα και των 15 ωρών συνεργασίας πολλών πληρωμάτων που μπορούν να πραγματοποιηθούν στο έδαφος.
- 26 Για την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά, επίσης, και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 2017, *Tigers*, C-156/16, EU:C:2017:754, σκέψη 21 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 27 Το παράρτημα Ι, προσάρτημα 3, σημείο Α, του κανονισμού 1178/2011 καθορίζει τον κατάλογο των αναγκαίων εκπαιδευτικών μαθημάτων για τη χορήγηση πτυχίου CPL(A) και της ικανότητας «IR». Σύμφωνα με το παράρτημα Ι, προσάρτημα 3, σημείο Α, παράγραφος 4, του κανονισμού αυτού, τα εν λόγω μαθήματα πρέπει να περιλαμβάνουν θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση, την καλούμενη «πτητική εκπαίδευση».
- 28 Το περιεχόμενο της πτητικής εκπαίδευσης προσδιορίζεται από το παράρτημα Ι, προσάρτημα 3, σημείο Α, παράγραφος 9, του εν λόγω κανονισμού.
- 29 Κατά τη διάταξη αυτή, η ως άνω εκπαίδευση «αποτελείται συνολικά από τουλάχιστον 195 ώρες, ώστε να περιλαμβάνει όλες τις δοκιμές προόδου, εκ των οποίων έως και 55 ώρες ολόκληρου του κύκλου μαθημάτων μπορούν να αφορούν χρόνο με όργανα στο έδαφος». Εν συνεχεία, η εν λόγω

διάταξη απαριθμεί, υπό τα στοιχεία α' έως στ', τις ώρες και τη φύση των μαθημάτων που πρέπει «τουλάχιστον» να συμπληρώσουν και να παρακολουθήσουν οι υποψήφιοι κατά τις 195 αυτές ώρες.

- 30 Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται, στο στοιχείο ε', η απαίτηση να συμπληρώσουν τουλάχιστον «χρόνο εκπαίδευσης με όργανα 115 ωρών».
- 31 Σύμφωνα με το παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', 1 έως 3, του κανονισμού 1178/2011, οι εν λόγω 115 ώρες χρόνου εκπαίδευσης με όργανα περιλαμβάνουν, με τη σειρά τους, «τουλάχιστον», πρώτον, 20 ώρες που πρέπει να συμπληρώσουν οι υποψήφιοι ως μαθητευόμενοι κυβερνήτες, δεύτερον, 15 ώρες συνεργασίας πολλών πληρωμάτων, για τις οποίες μπορεί να χρησιμοποιηθεί FFS ή FNPT II, και, τρίτον, 50 ώρες πτητικής εκπαίδευσης με όργανα, εκ των οποίων «έως και» 25 ώρες μπορούν να είναι χρόνος με όργανα στο έδαφος σε FNPT I ή 40 ώρες μπορούν να είναι χρόνος με όργανα στο έδαφος σε FNPT II, σε FTD 2 ή σε FFS (από τις οποίες 10 ώρες κατ' ανώτατο όριο μπορούν να πραγματοποιηθούν σε FNPT I).
- 32 Κατά πρώτον, όσον αφορά τη γραμματική ερμηνεία του παραρτήματος I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', του κανονισμού 1178/2011, επισημαίνεται ότι η χρήση της λέξης «τουλάχιστον» υποδηλώνει ότι τόσο οι 115 ώρες του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα όσο και οι 20 ώρες ως μαθητευόμενοι κυβερνήτες, οι 15 ώρες συνεργασίας πολλών πληρωμάτων και οι 50 ώρες πτητικής εκπαίδευσης με όργανα αποτελούν ελάχιστες απαιτήσεις. Το γεγονός ότι το άθροισμα των εν λόγω 20, 15 και 50 ωρών αντιστοίχως υπολείπεται των απαιτούμενων 115 ωρών του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα ενισχύει την εκτίμηση ότι οι εν λόγω 20, 15 και 50 ώρες συνιστούν τις ελάχιστες απαιτήσεις, όπερ σημαίνει ότι πρέπει να συμπληρώνονται με πρόσθετες ώρες εκπαίδευσης ώστε να φθάσουν τις απαιτούμενες 115 ώρες του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα.
- 33 Από το γράμμα της διατάξεως αυτής, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα του ορισμού της έννοιας του «χρόνου με όργανα» που περιλαμβάνεται στο σημείο FCL.010 του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011, προκύπτει επίσης ότι οι απαιτούμενες 115 ώρες του χρόνου εκπαίδευσης με όργανα μπορούν να περιλαμβάνουν τόσο «χρόνο πτήσης με όργανα», κατά τη διάρκεια του οποίου ο χειριστής ελέγχει το αεροσκάφος κατά την πτήση μόνο με αναφορά σε όργανα, όσο και «χρόνο με όργανα στο έδαφος», κατά τη διάρκεια του οποίου ο χειριστής εξασκείται στο έδαφος σε προσομοιούμενη πτήση με όργανα σε εκπαιδευτικές συσκευές προσομοίωσης πτήσης είτε πρόκειται για FFS, για FNPT ή για FTD.
- 34 Ως προς το τελευταίο αυτό σημείο, από το ίδιο το γράμμα του παραρτήματος I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', 2, του κανονισμού 1178/2011 προκύπτει ότι οι 15 ώρες συνεργασίας πολλών πληρωμάτων μπορούν να πραγματοποιηθούν εξ ολοκλήρου στο έδαφος σε FFS ή σε FNPT II. Λαμβανομένου υπόψη του γράμματος αυτού, των εκτιμήσεων που εκτίθενται στη σκέψη 32 της παρούσας αποφάσεως και ελλείψει οποιασδήποτε ενδείξεως για το αντίθετο στη συγκεκριμένη διάταξη και στον κανονισμό, πρέπει να θεωρηθεί ότι ένας υποψήφιος μπορεί όχι μόνο να πραγματοποιήσει περισσότερες από 15 ώρες συνεργασίας πολλών πληρωμάτων, αλλά μπορεί ακόμη, κατ' αρχήν, να πραγματοποιήσει τις επιπλέον ώρες και στο έδαφος. Συνεπώς, είναι, κατ' αρχήν, δυνατόν να συνυπολογιστούν περισσότερες από 15 ώρες χρόνου με όργανα στο έδαφος.
- 35 Αντιθέτως, όσον αφορά την πτητική εκπαίδευση με όργανα, από το γράμμα του παραρτήματος I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', 3, του κανονισμού 1178/2011 και, ειδικότερα, από τη χρήση της φράσης «έως και», προκύπτει χωρίς αμφισημία ότι, μολονότι ο

υποψήφιος πρέπει να πραγματοποιήσει τουλάχιστον 50 ώρες πτητικής εκπαίδευσης με όργανα, δεν μπορεί εντούτοις να πραγματοποιήσει περισσότερες από 40 από τις ώρες αυτές στο έδαφος σε FNPT II, FTD 2 ή FFS. Επομένως, οι ώρες πτητικής εκπαίδευσης με όργανα που πραγματοποιούνται στο έδαφος καθ' υπέρβαση των 40 αυτών ωρών δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό των απαιτούμενων ωρών εκπαίδευσης.

- 36 Κατά δεύτερον, όσον αφορά το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η διάταξη που προβλέπεται στο παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', 2 και 3, του κανονισμού 1178/2011, υπενθυμίζεται ότι, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως, η εν λόγω παράγραφος 9, στην οποία εντάσσεται η διάταξη αυτή, ορίζει ότι η πτητική εκπαίδευση αποτελείται «συνολικά από τουλάχιστον 195 ώρες [...] εκ των οποίων έως και 55 ώρες ολόκληρου του κύκλου μαθημάτων μπορούν να αφορούν χρόνο με όργανα στο έδαφος».
- 37 Εξ αυτού συνάγεται, χωρίς αμφισημία, ότι ένας υποψήφιος δεν μπορεί να συνυπολογίσει περισσότερες από 55 ώρες χρόνου με όργανα στο έδαφος για τη συμπλήρωση της πτητικής εκπαίδευσής του, περιλαμβανομένων όλων των ωρών εκπαίδευσης. Με άλλα λόγια, ώρες χρόνου με όργανα στο έδαφος που ενδεχομένως πραγματοποιήθηκαν επιπλέον των 55 αυτών ωρών δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά τον υπολογισμό των πραγματοποιηθεισών ωρών εκπαίδευσης προκειμένου να συμπληρωθούν οι συνολικώς απαιτούμενες 195 ώρες.
- 38 Επομένως, ερμηνεία του παραρτήματος I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', 2 και 3, του κανονισμού 1178/2011 υπό την έννοια ότι επιτρέπει να ληφθούν υπόψη περισσότερες από 55 ώρες με όργανα στο έδαφος θα παρέβλεπε την εγγενή δομή και συνοχή της παραγράφου 9.
- 39 Συνεπώς, στην περίπτωση που ένας υποψήφιος έχει πραγματοποιήσει, όπως του το επιτρέπει το παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', 3, περίπτωση ii, του κανονισμού 1178/2011, 40 ώρες εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος, μπορεί να λάβει υπόψη μόνον έως και 15 ώρες συνεργασίας πληρωμάτων στο έδαφος στο πλαίσιο της εν λόγω παραγράφου 9, στοιχείο ε', 2.
- 40 Αντιθέτως, υποψήφιος ο οποίος έχει συμπληρώσει λιγότερες από 40 ώρες εκπαίδευσης με όργανα στο έδαφος μπορεί να συνυπολογίσει περισσότερες από 15 ώρες συνεργασίας πληρωμάτων στο έδαφος, εφόσον η εκπαίδευσή του δεν υπερβαίνει, ιδίως, το ανώτατο όριο των 55 ωρών του χρόνου με όργανα στο έδαφος στο πλαίσιο ολόκληρου του κύκλου μαθημάτων.
- 41 Σε αντίθεση προς τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι πρώην μαθητές και η BFS με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, η εν λόγω ερμηνεία του παραρτήματος I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', 2, του κανονισμού 1178/2011 δεν δύναται να μετατρέψει την ελάχιστη απαίτηση που αυτό προβλέπει σε ανώτατο όριο.
- 42 Κατά τρίτον, η ερμηνεία κατά την οποία ένας υποψήφιος δεν μπορεί να συνυπολογίσει περισσότερες από 55 ώρες χρόνου με όργανα στο έδαφος στο πλαίσιο του παραρτήματος I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', του κανονισμού 1178/2011 επιρρωννύεται από τον σκοπό που επιδιώκει ο κανονισμός αυτός.
- 43 Ειδικότερα, ο εν λόγω κανονισμός εντάσσεται, όπως προκύπτει από την αιτιολογική του σκέψη 1, σε σύνολο κανονιστικών ρυθμίσεων για τη διαφύλαξη της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

- 44 Ο σκοπός όμως αυτός επιτάσσει κάθε υποψήφιος να αποκτά πείρα σε πραγματική πτήση, πραγματοποιώντας σημαντικό αριθμό ωρών εκπαίδευσης σε αεροσκάφος υπό πραγματικές συνθήκες. Μολονότι η εκπαίδευση στο έδαφος συμπληρώνει την εκπαίδευση σε πτήση, δεν μπορεί εντούτοις να την υποκαταστήσει.
- 45 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', του κανονισμού 1178/2011 έχει την έννοια ότι, για τη συμπλήρωση των 115 ωρών χρόνου εκπαίδευσης με όργανα που προβλέπει η διάταξη αυτή, δεν είναι δυνατόν να προσμετρηθούν περισσότερες από 55 ώρες χρόνου με όργανα στο έδαφος.

Επί του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

- 46 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 10, του κανονισμού 1178/2011 έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση που ένας υποψήφιος υποβλήθηκε επιτυχώς στη δοκιμασία δεξιοτήτων πριν συμπληρώσει το σύνολο των απαιτούμενων ωρών εκπαίδευσης, μπορεί να λάβει το πτυχίο CPL(A) εφόσον ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του, χωρίς να υποχρεωθεί να υποβληθεί εκ νέου στη σχετική δοκιμασία δεξιοτήτων.
- 47 Κατά το παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 10, του κανονισμού 1178/2011, «[κ]ατά την ολοκλήρωση της σχετικής πτητικής εκπαίδευσης, ο αιτών υποβάλλεται στη δοκιμασία δεξιοτήτων [...]».
- 48 Το κείμενο της διατάξεως αυτής, είτε πρόκειται, μεταξύ άλλων, για την απόδοση στη γερμανική («[n]ach Abschluss»), στην ισπανική («[t]ras la finalización»), στη γαλλική («[à] l'issue»), στην ιταλική («[i]n seguito al completamento») ή στην αγγλική («[u]pon completion») γλώσσα, προβλέπει επομένως ρητώς ότι ο αιτών μπορεί να υποβληθεί στη δοκιμασία δεξιοτήτων μόνον αφού έχει πραγματοποιήσει προηγουμένως την πτητική εκπαίδευση.
- 49 Καμία διαφορετική ερμηνεία δεν μπορεί να συναχθεί ούτε από τον ορισμό της δοκιμής επιδεξιότητας, όπως απαντά στο σημείο FCL.010 του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011, ούτε από τις γενικές απαιτήσεις σχετικά με τη δοκιμασία αυτή που εκτίθενται στο σημείο FCL.030 του ίδιου παραρτήματος. Ειδικότερα, κανένα από τα ως άνω στοιχεία δεν περιλαμβάνει κάποια ένδειξη από την οποία να μπορεί να συναχθεί με σαφήνεια ότι η δοκιμασία δεξιοτήτων μπορεί να λάβει χώρα πριν από την ολοκλήρωση του συνόλου των ωρών πτητικής εκπαίδευσης.
- 50 Επομένως, υποψήφιος ο οποίος υποβλήθηκε επιτυχώς στη δοκιμασία δεξιοτήτων πριν συμπληρώσει τον απαιτούμενο αριθμό ωρών εκπαίδευσης οφείλει όχι μόνο να ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του αλλά και να υποβληθεί εκ νέου στη δοκιμασία δεξιοτήτων που αντιστοιχεί στο πέρας πλήρους εκπαιδεύσεως.
- 51 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 10, του κανονισμού 1178/2011 έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση που ένας υποψήφιος υποβλήθηκε επιτυχώς στη δοκιμασία δεξιοτήτων πριν συμπληρώσει το σύνολο των απαιτούμενων ωρών εκπαίδευσης, μπορεί να λάβει το πτυχίο CPL(A) μόνον εφόσον ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του και υποβληθεί εκ νέου επιτυχώς στη σχετική δοκιμασία δεξιοτήτων.

Επί του περιορισμού των διαχρονικών αποτελεσμάτων της παρούσας αποφάσεως

- 52 Λαμβανομένων υπόψη των απαντήσεων που δόθηκαν στο πρώτο, στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα, πρέπει να δοθεί απάντηση στους προβληματισμούς τους οποίους εξέφρασε το αιτούν δικαστήριο στο πλαίσιο του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος, σχετικά με τη δυνατότητα περιορισμού των διαχρονικών αποτελεσμάτων της παρούσας αποφάσεως.
- 53 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι, κατά πάγια νομολογία, η ερμηνεία που δίδει το Δικαστήριο σε κανόνα του δικαίου της Ένωσης, κατά την άσκηση της αρμοδιότητας που του παρέχει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, αποσαφηνίζει και εξειδικεύει την έννοια και το περιεχόμενο του κανόνα αυτού, όπως πρέπει ή θα έπρεπε να ερμηνεύεται και να εφαρμόζεται από της θέσεώς του σε ισχύ. Επομένως, ο κατ' αυτόν τον τρόπο ερμηνευθείς κανόνας δικαίου μπορεί και πρέπει να εφαρμόζεται από τα δικαστήρια και επί εννόμων σχέσεων που γεννήθηκαν και διαμορφώθηκαν πριν από την έκδοση της απόφασης επί του αιτήματος ερμηνείας, εφόσον συντρέχουν κατά τα λοιπά οι προϋποθέσεις για να αχθεί ενώπιον του αρμόδιου δικαστηρίου η σχετική με την εφαρμογή του εν λόγω κανόνα δικαίου διαφορά [απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2020, Openbaar Ministerie (Πλαστογραφία), C-510/19, EU:C:2020:953, σκέψη 73 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].
- 54 Μόνον όλως εξαιρετικώς μπορεί το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν της συμφυούς με την έννομη τάξη της Ένωσης γενικής αρχής της ασφάλειας δικαίου, να αποφασίσει τον περιορισμό της δυνατότητας την οποία έχει κάθε ενδιαφερόμενος να επικαλεσθεί διάταξη την οποία έχει ερμηνεύσει το Δικαστήριο προκειμένου να αμφισβητήσει έννομες σχέσεις που έχουν καλοπίστως συναφθεί. Για να αποφασισθεί ένας τέτοιος περιορισμός, είναι αναγκαία η συνδρομή δύο βασικών προϋποθέσεων, συγκεκριμένα δε της καλής πίστης των ενδιαφερομένων και του κινδύνου σοβαρών διαταραχών [απόφαση της 24ης Νοεμβρίου 2020, Openbaar Ministerie (Πλαστογραφία), C-510/19, EU:C:2020:953, σκέψη 74 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία].
- 55 Εν προκειμένω, επισημαίνεται ότι ούτε η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως ούτε οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στο Δικαστήριο περιέχουν στοιχεία βάσει των οποίων να αποδεικνύεται ότι η ερμηνεία στην οποία προέβη το Δικαστήριο με την παρούσα απόφαση ενέχει κίνδυνο σοβαρών διαταραχών, καθόσον δεν έχει προσδιορισθεί με ακρίβεια ο αριθμός εννόμων σχέσεων που έχουν συσταθεί καλόπιστα και ενδέχεται να επηρεαστούν από την ερμηνεία αυτή.
- 56 Η συγκεκριμένη εκτίμηση δεν αναιρείται από το επιχείρημα που προέβαλαν οι πρώην μαθητές και η BFS με τις γραπτές παρατηρήσεις τους, κατά το οποίο οι απαντήσεις στο πρώτο, στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα συνεπάγονται κατ' ανάγκην και αυτομάτως την αναδρομική ανάκληση όλων των πτυχίων CPL(A) που έχουν χορηγηθεί στο σύνολο των κρατών μελών βάσει εκπαίδευσως που δεν πληροί τις ισχύουσες απαιτήσεις.
- 57 Ειδικότερα, και ενώ το επιχείρημα αυτό στηρίζεται προφανώς στην παραδοχή ότι τα πτυχία CPL(A) που έχουν χορηγηθεί με αποφάσεις που έχουν καταστεί απρόσβλητες πρέπει να ανακληθούν, επισημαίνεται, με την επιφύλαξη της νομολογίας που παρατίθεται στη σκέψη 53 της παρούσας αποφάσεως, ότι, σύμφωνα με την αρχή της ασφάλειας δικαίου, το δικαίο της Ένωσης δεν επιβάλλει, κατ' αρχήν, στη διοικητική αρχή την υποχρέωση να ανακαλέσει διοικητική απόφαση που έχει καταστεί απρόσβλητη λόγω εκπνοής των εύλογων προθεσμιών προσβολής της ή εξαντλήσεως των ενδίκων μέσων. Η τήρηση της αρχής αυτής καθιστά δυνατόν να αποφεύγεται η επ' αόριστον αμφισβήτηση των διοικητικών πράξεων που συνεπάγονται έννομα αποτελέσματα (πρβλ. αποφάσεις της 13ης Ιανουαρίου 2004, Kühne & Heitz, C-453/00,

EU:C:2004:17, σκέψεις 22 και 24, και της 14ης Μαΐου 2020, Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU και C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, σκέψη 186 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 58 Υπό τις συνθήκες αυτές, εν προκειμένω, κανένα στοιχείο δεν μπορεί να δικαιολογήσει παρέκκλιση από την αρχή κατά την οποία τα αποτελέσματα που παράγει ερμηνευτική απόφαση ανατρέχουν στην ημερομηνία θέσεως του ερμηνευθέντος κανόνα σε ισχύ.
- 59 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, δεν συντρέχει λόγος να περιοριστούν τα διαχρονικά αποτελέσματα της παρούσας αποφάσεως.
- 60 Επιπλέον, προκειμένου να δοθεί στο αιτούν δικαστήριο ολοκληρωμένη απάντηση, επισημαίνεται ότι η πλήρης αποτελεσματικότητα του δικαίου της Ένωσης και η ουσιαστική προστασία των δικαιωμάτων τα οποία οι ιδιώτες αντλούν από αυτό μπορούν να εξασφαλίζονται, εφόσον τούτο απαιτείται, βάσει της αρχής της ευθύνης του κράτους για ζημίες που προκαλούνται σε βάρος ιδιωτών λόγω παραβάσεων του δικαίου της Ένωσης για τις οποίες ευθύνεται το οικείο κράτος, καθόσον η αρχή αυτή είναι σύμφυτη προς το σύστημα των Συνθηκών στις οποίες στηρίζεται η Ένωση (πρβλ. αποφάσεις της 5ης Μαρτίου 1996, Brasserie du pêcheur και Factortame, C-46/93 και C-48/93, EU:C:1996:79, σκέψεις 20, 39 και 52, και της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Deutsche Umwelthilfe, C-752/18, EU:C:2019:1114, σκέψη 54).

Επί των δικαστικών εξόδων

- 61 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (ένατο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 9, στοιχείο ε', του κανονισμού (ΕΕ) 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1119 της Επιτροπής, της 31ης Ιουλίου 2018, έχει την έννοια ότι, για τη συμπλήρωση των 115 ωρών χρόνου εκπαίδευσης με όργανα που προβλέπει η διάταξη αυτή, δεν είναι δυνατόν να προσμετρηθούν περισσότερες από 55 ώρες χρόνου με όργανα στο έδαφος.
- 2) Το παράρτημα I, προσάρτημα 3, σημείο A, παράγραφος 10, του κανονισμού 1178/2011, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2018/1119, έχει την έννοια ότι, στην περίπτωση που ένας υποψήφιος υποβλήθηκε επιτυχώς στη δοκιμασία δεξιοτήτων πριν συμπληρώσει το σύνολο των απαιτούμενων ωρών εκπαίδευσης, μπορεί να λάβει το πτυχίο CPL(A) μόνον εφόσον ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του και υποβληθεί εκ νέου επιτυχώς στη σχετική δοκιμασία δεξιοτήτων.

(υπογραφές)