



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (üheksas koda)

18. november 2021*

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EL) nr 1178/2011 –
Tsiivillendunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnale kohaldatavad tehnilised nõuded ja
haldusmenetlused – I lisa 3. liite A-jao lõiked 9 ja 10 – Ametipiloodiloo väljaandmise
koolituskursused – Lennuõpe – Maapealne instrumentaalaeg – Arvutamine –
Väljaõpe lennuimitaatoril – Lennueksam – Õiguskindluse põhimõte – Eelotsuse raames tehtud
kohtuotsuse mõju ajaline piiramine

Kohtuasjas C-413/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel tribunal de première instance francophone de Bruxelles'i
(Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus, Belgia) 12. veebruari 2020. aasta otsusega esitatud
eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 2. septembril 2020, menetluses

État belge

versus

LO,

OG,

SH,

MB,

JD,

OP,

Bluetail Flight School SA (BFS),

EUROOPA KOHUS (üheksas koda),

koosseisus: kolmanda koja president K. Jürimäe üheksanda koja presidendi ülesannetes
(ettekandja), kohtunikud S. Rodin ja N. Piçarra,

kohtujurist: A. Rantos,

* Kohtumenetluse keel: prantsuse.

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- LO, OG, SH, MB, JD ja OP, esindajad: advokaadid S. Golinvaux, T. Godener ja P. Frühling,
- Bluetail Flight School SA (BFS), esindaja: advokaat J. d'Oultremont,
- Belgia valitsus, esindajad: M Van Regemorter, L. Van den Broeck ja C. Pochet, keda abistasid advokaadid L. Delmotte ja B. Van Hyfte,
- Austria valitsus, esindajad: J. Schmoll ja G. Kunnert,
- Euroopa Komisjon, esindajad: B. Sasinowska, C. Vrignon ja W. Mölls,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada komisjoni 3. novembri 2011. aasta määruse (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT 2011, L 311, lk 1; parandused ELT 2012, L 230, lk 5 ja ELT 2017, L 149, lk 98), muudetud komisjoni 31. juuli 2018. aasta määrusega (EL) 2018/1119 (ELT 2018, L 204, lk 13), I lisa 3. liite A-jaio lõikeid 9 ja 10 ning õiguskindluse põhimõtet.
- 2 Taotlus on esitatud ühelt poolt État belge'i (Belgia riik) ning teiselt poolt LO, OG, SH, MB, JD ja OP (edaspidi „endised õpilased“) ja Bluetail Flight School SA (edaspidi „BFS“) vahelises kohtuvaidluses seoses endiste õpilaste õigusega saada lennuki ametipiloodi luba.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 Määruse nr 1178/2011 põhjenduses 1 on märgitud:

„[Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta] määruse (EÜ) nr 216/2008[, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT 2008, L 79, lk 1)] eesmärk on tagada ja säilitada Euroopa tsiviillennunduse ohutuse ühtne kõrge tase. Kõnealuselises määruses on sätestatud vahendid nii eespool nimetatud eesmärgi kui ka muude eesmärkide saavutamiseks tsiviillennunduse ohutuse valdkonnas.“

4 Määruse nr 1178/2011 artiklis 1 on sätestatud:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad järgmise kohta:

a) eri pädevusmärked piloodilubadel, piloodilubade väljaandmise, pikendamise, muutmise, peatamise või tühistamise ning piloodilubadele piirangute kehtestamise tingimused [...];

[...]“.

5 Määruse artikkel 2 „Mõisted“ on sõnastatud järgmiselt:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „FCL osa kohane luba“ – I lisa esitatud nõuetele vastav lennumeeskonnaliikmete luba;

[...]

16) „sertifitseeritud koolitusorganisatsioon ATO)“ – organisatsioon, kellel on õigus korraldada piloodikoolitusi artikli 10a lõike 1 esimese lõigu kohaselt välja antud tunnistuse alusel;

[...]“.

6 Nimetatud määruse artikli 3 lõikes 1 on sätestatud:

„Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 8 kohaldamist, peavad määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c ning artikli 4 lõikes 5 osutatud õhusõidukite piloodid järgima käesoleva määruse I ja IV lisa sätestatud tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi.“

7 Määruse nr 1178/2011 I lisa „FCL osa“ sisaldab muu hulgas A alajagu „Üldnõuded“, mis koondab punkte FCL.001–FCL.070.

8 Selle lisa punktis FCL.005 „Reguleerimisala“ on sätestatud:

„Käesoleva osaga nähakse ette piloodilubade ja sellega seotud pädevusmärgete ja tunnistuste väljaandmise nõuded ning nende kehtivuse ja kasutamise tingimused.“

9 Nimetatud lisa punktis FCL.010 „Mõisted“ on sätestatud:

„Käesolevas osas kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

„lennu täisimitaator (FFS)“ – õhusõiduki tüübi, mudeli või sarja piloodikabiini täismõõtmetes makett, mis hõlmab kõiki seadmeid ja arvutiprogramme, mida on vaja õhusõiduki jäljendamiseks maa peal ja lennutegevuses, piloodikabiinist väljavaadet imiteerivat visuaalsüsteemi ja koormusi tekitavat liikursüsteemi;

[...]

„lennuelementide imitaator (FTD)“ – teatud tüüpi õhusõiduki mõõteriistade, seadmete, paneelide ja juhiste täismõõtmetes makett kas katmata või kaetud piloodikabiinis, kaasa arvatud seadmed ja arvutiprogrammid, mida on vaja õhusõiduki jäljendamiseks maa peal ja õhus seadmele paigaldatud süsteemide ulatuses. Koormusi tekitav liikursüsteem ei ole nõutav, välja arvatud kopteri 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril, millel on nõutav visuaalsüsteemi olemasolu;

„lennuimitaator (FNPT)“ – treeningseade, mis imiteerib piloodikabiini keskkonda ja sisaldab seadmeid ja arvutiprogramme, mida on vaja õhusõiduki tüübi või klassi jäljendamiseks lennutegevuses sellisel määral, et süsteemid näiksid funktsioneerivat nagu reaalsel õhusõidukil;

[...]

„instrumentaallennuaeg“ – aeg, mille kestel piloot juhib õhusõidukit üksnes mõõteriistade näitude järgi;

„maapealne instrumentaalaeg“ – aeg, mille kestel piloot saab jäljendatud instrumentaallennu õpet lennutreeningseadmetel;

„instrumentaalaeg“ – instrumentaallennuaeg või maapealne instrumentaalaeg;

[...]

„lennumeeskonna koostöö (MCC)“ – lennumeeskonna ühtne tegutsemine kapteni juhtimisel;

[...]

„õhusõiduki kapten (PIC)“ – lendu juhtima ja lennu ohutuse eest vastutama määratud piloot;

[...]

„lennueksam“ – loa või pädevusmärke väljaandmiseks vajalik oskuste tõendamine, sealhulgas suuline teadmiste kontroll vastavalt vajadusele;

[...]

„piloodiõpilane kapteni kohustes (SPIC)“ – piloodiõpilane, kes täidab instruktoriga lennul kapteni kohuseid nii, et instruktor üksnes jälgib piloodiõpilast ning ei suuna ega juhi õhusõiduki lendu;

[...]“.

10 Sama lisa punkt FCL.030 „Praktiline lennueksam“ on sõnastatud järgmiselt:

„a) Enne loa, pädevusmärke või tunnistuse väljaandmiseks nõutava lennueksami sooritamist peab taotleja olema edukalt sooritanud nõutava teooriaeksami, välja arvatud juhul, kui taotleja osaleb integreeritud lennukoolitusel.

Igal juhul peab olema enne lennueksamite sooritamist alati läbitud teooriakursus.

b) Lennueksamit sooritada soovival isikul peab olema koolituse eest vastutava organisatsiooni/isiku poolt pärast koolituse lõpetamist antud soovitus, välja arvatud liinipiloodiloo väljaandmise puhul. Koolitusdokumendid tehakse eksamineerijale kättesaadavaks.“

11 Määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liide kirjeldab – nagu on täpsustatud selle punktis 1 – „erinevate koolituskursusetüüpide nõudeid instrumentaallennupädevusmärkega ja instrumentaallennupädevusmärketa ametipiloodi- ja liinipiloodilubade väljaandmiseks“.

12 Selle liite A-jagu „Liinipiloodi integreeritud kursus – lennukid“ sisaldab järgmist lõiku:

„ÜLDIST

[...]

4. Kursus peab sisaldama järgmist:

- a) teooriaõpet lennuki liinipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel;
- b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet ning
- c) lennumeeskonna koostöökoolitust tööks mitmepiloodilennukites.

[...]

LENNUÕPE

9. Lennuõppe (see ei hõlma tüübipädevusõpet) ja kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 195 tundi, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 195 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 95 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;
- b) lendama 70 lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab visuaallennureeglite järgi toimuvat lennuaga ja instrumentaallennuaga piloodiõpilasena kapteni kohustes. Instrumentaallennuaga piloodiõpilasena kapteni kohustes loetakse lennuajaks kaptenina kuni 20 tunni ulatuses;
- c) lendama 50 tundi kaptenina marsruutlendudel, mis muu hulgas hõlmab üht visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- d) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist ning
- e) koguma 115 tundi instrumentaalaega, mis hõlmab vähemalt järgmist:
 - (1) 20 tundi lendamist piloodiõpilasena kapteni kohustes;
 - (2) 15 tundi lennumeeskonna koostööd, milleks võib kasutada lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II);
 - (3) 50 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas kuni:
 - i) 25 tundi maapealset instrumentaalaega I taseme lennuimitaatoril või
 - ii) 40 tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või lennu täisimitaatoril (FFS), sealhulgas kuni kümme tundi I taseme lennuimitaatoril.

- Taotlejal, kellel on tunnistus instrumentaallennu põhimooduli läbimise kohta, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi. Instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD) kogutud tunde ei arvestata;
- f) viis tundi lennuaega lennukil, millel on sertifikaadi järgi vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.

LENNUEKSAM

10. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja lennuki ametipiloodi loa lennueksami ühe või mitme mootoriga lennukil ning instrumentaallennupädevuse lennueksami mitme mootoriga lennukil.“

Belgia õigus

- 13 Belgia 25. oktoobri 2013. aasta kuningliku dekreeedi määruse nr 1178/2011 rakendamise kohta (*Moniteur belge*, 16.12.2013, lk 98879) artiklis 1 on sätestatud:

„Käesoleva dekreeedi kohaldamisel tähendab:

[...]

12°DGTA: Riikliku föderaalsete liikuvus- ja transporditeenistuse lennutranspordi peadirektoraat (Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports);

[...]“.

- 14 Selle kuningliku dekreeedi artiklis 4 on sätestatud:

„[Määruse nr 1178/2011] artikli 11ter kohane pädev asutus on DGTA.“

- 15 Kuningliku dekreeedi artiklis 5 on sätestatud:

„[Määruse nr 1178/2011] I lisa punkti FCL.001 kohane pädev asutus on DGTA.“

- 16 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu poolt eelotsusetaotluses antud selgituste kohaselt ei ole DGTA Belgia riigist eraldiseisev juriidiline isik.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

- 17 Määramata kuupäeval alustasid endised õpilased lennuõpet BFSis, mis on DGTA poolt sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, kelle 2014. ja 2016. aasta koolitusprogrammid on DGTA heaks kiitnud. Selle koolituse eesmärk oli võimaldada endistel õpilastel omandada lennuki ametpiloodi luba, nn CPL(A) luba.
- 18 Pärast määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 10 kohase lennueksami edukat sooritamist esitasid endised õpilased, välja arvatud OP, 2018. aasta lõpus DGTA-le taotluse CPL(A) loa saamiseks.

- 19 DGTA keeldus 15. jaanuari 2019. aasta otsustega endistele õpilastele taotletud loa väljastamisest. Pärast seda, kui Conseil d'État (Belgia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) oli peatanud nende otsuste kohaldamise ja DGTA oli need kehtetuks tunnistanud, tegi viimati nimetatud 22. veebruaril 2019 endistele õpilastele, välja arvatud OP, teatavaks uued keeldumisotsused.
- 20 DGTA märkis 22. veebruari 2019. aasta otsustes, et kõigi endiste õpilaste läbitud instrumentaalajaga lennuõppe tundide arv on väiksem kui määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punktis e nõutud 115 tundi. Nimelt ei saa viidatud lõike 9 punktis e sätestatud miinimumnõude ehk 115 tunnise instrumentaalaja arvutamisel võtta arvesse selle lõike 9 esimeses lauses nimetatud II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) läbitavat 55-tunnist maksimaalset aega ületavaid tunde.
- 21 Tribunal de première instance francophone de Bruxelles'i (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus, Belgia), kellele endised õpilased, välja arvatud OP, esitasid ajutiste meetmete kohaldamise taotluse, president andis 18. aprillil 2019 DGTA-le korralduse väljastada neile õpilastele CPL(A) luba. Selle kohtumääruse, mille DGTA täitis, jättis Cour d'appel de Bruxelles (Brüsseli apellatsioonikohus, Belgia) 8. augustil 2019 jõusse ja märkis muu hulgas, et DGTA oli tuginenud asjaomaste õigusnormide uuele, veel kinnitamata tõlgendusele.
- 22 Vahepeal oli Belgia riik esitanud 31. mail 2019 endiste õpilaste, välja arvatud OP, ja BFS vastu eelotsusetaotluse esitanud kohtule, tribunal de première instance francophone de Bruxelles'i (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus) nõude, milles ta taotles muu hulgas, et esimesena nimetatuid kohustataks tagastama neile 18. aprilli 2019. aasta kohtumääruse alusel välja antud CPL(A) load. Kuna DGTA oli pärast seda OP-le väljastanud ajutise CPL(A) loa, esitati ka talle 20. detsembril 2019 kohtukutse samas nõudes.
- 23 Belgia riigi sõnul peavad endised õpilased täiendama oma väljaõpet õhusõidukis läbitavate instrumentaalennutundidega ja seejärel sooritama uuesti lennueksami. Endised õpilased ja BFS ei nõustu sellega.
- 24 Neil asjaoludel otsustas tribunal de première instance de Bruxelles (Brüsseli prantsuskeelne esimese astme kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
 - „1. Kas [määruse nr 1178/2011] I lisa 3. liite A[-jao] [lõige] 9 lubab [lõike 9 punktis e] ette nähtud 115-tunnise instrumentaalaja hulka arvestada II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) läbitud lennuõppe tunde (maapealset instrumentaalaega), mis lisanduvad [lõike 9 punkti e alapunktis 2] ette nähtud 15-tunnisele lennumeeskonna koostööle (MCC) ning [lõike 9 punkti e alapunkti 3 alapunktis ii] ette nähtud kuni 40-tunnisele II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) läbitud instrumentaallennuõppele, teisisõnu, kokku pikemat kui 55-tunnist maapealset instrumentaallaega?
 2. Kas vastus esimesele küsimusele oleneb sellest, kas tunnid, mis lisanduvad eelnimetatud 15 tunnile ja 40 tunnile, kujutavad endast lennumeeskonna koostöö (MCC) tunde või imitaatoril läbitavat muud tüüpi treeningut?

3. Kui kahele eespool esitatud küsimusele vastatakse eitavalt, siis kas sama määruse I lisa 3. liite [A-jao lõige] 10 lubab väljastada CPL(A) loa pärast seda, kui piloodiloo taotlejad on täiendanud oma väljaõpet piisava arvu õhusõidukis läbitud tundidega, ilma et nad oleks lennueksamit (*skill test*) uuesti sooritanud?
4. Kui kolmele eespool esitatud küsimusele vastatakse eitavalt, siis kas õiguskindluse üldpõhimõtte kohaselt tuleb tõlgendust, mille Euroopa Kohus kõnealusele õigusnormile annab, ajaliselt piirata, näiteks nii, et seda kohaldataks ainult selliste piloodiloo taotlejate suhtes, kes esitavad CPL(A) loa taotluse või alustavad väljaõpet sellise loa saamiseks pärast kuupäeva, mil Euroopa Kohus oma kohtuotsuse teeb?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene ja teine küsimus

- 25 Oma esimese ja teise küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e tuleb tõlgendada nii, et selles sättes nimetatud 115-tunnise instrumentaalaja arvestamisel ei ole võimalik võtta arvesse enam kui 55 tundi maapealset instrumentaalaega, kui see ületab 40-tunnist instrumentaallennuõppe aega ja 15-tunnist maapealset lennumeeskonna koostöö aega.
- 26 Liidu õiguse sätte tõlgendamisel ei tule arvesse võtta mitte ainult selle sõnastust, vaid ka konteksti ja selle õigusaktiga taotletavaid eesmärgi (12. oktoobri 2017. aasta kohtuotsus *Tigers*, C-156/16, EU:C:2017:754, punkt 21 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 27 Määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jaos on esitatud CPL(A) loa ja instrumentaallennupädevusmärke „IR“ saamiseks vajalike koolituskursuste loetelu. Vastavalt selle määruse I lisa 3. liite A-jao lõikele 4 peavad need kursused hõlmama teooriõpet ja praktilist koolitust, mida nimetatakse „lennuõppeks“.
- 28 Lennuõppe sisu reguleerib kõnealuse määruse I lisa 3. liite A-jao lõige 9.
- 29 Nimetatud sättes on märgitud, et „lennuõppe [...] ja kõikide vahetuste kogumaht peab olema vähemalt 195 tundi, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg“. Seejärel on nimetatud sätte punktides a–f loetletud tunnid ja nende kursuste laad, mille piloodiloo taotlejad peavad „vähemalt“ 195 tunni jooksul läbima.
- 30 Selleks on punktis e märgitud nõue koguda vähemalt „115 tundi instrumentaalaega“.
- 31 Määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e alapunktide 1–3 kohaselt hõlmavad need 115 tundi instrumentaalaega esiteks „vähemalt“ 20 tundi piloodiõpilasena kapteni kohustes, teiseks 15 tundi lennumeeskonna koostööd, milleks võib kasutada lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II) ja kolmandaks 50 tundi instrumentaallennuõpet, mille hulgas võib olla „kuni“ 25 tundi maapealset instrumentaalaega I taseme lennuimitaatoril või 40 tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või lennu täisimitaatoril (FFS), sealhulgas kuni kümme tundi I taseme lennuimitaatoril.

- 32 Esimesena olgu märgitud määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e sõnasõnalise tõlgendamise kohta, et väljendi „kuni“ kasutamine viitab sellele, et nii 115 tundi instrumentaalaega kui ka 20 tundi piloodiõpilasena kapteni kohustes, 15 tundi lennumeeskonna koostööd ja 50 tundi instrumentaallennuõpet kujutavad endast miinimumnõudeid. Asjaolu, et vastavate 20, 15 ja 50 tunni summa jääb alla nõutud instrumentaalaja 115 tunni, kinnitab kaalutlust, et need 20, 15 ja 50 tundi kujutavad endast miinimumnõudeid, mis tähendab, et neid tuleb täiendada täiendava väljaõppe ajaga, et saavutada nõutud 115-tunnine instrumentaallennuõpe.
- 33 Samuti nähtub selle sätte sõnastusest koostoimes määruse nr 1178/2011 I lisa punktis FCL.010 esitatud mõiste „instrumentaalaeg“ määratlusega, et nõutud 115 tundi instrumentaalaega võib hõlmata nii „instrumentaallennuaega“, mille kestel piloot juhib õhusõidukit üksnes mõõteriistade näitude järgi, kui ka „maapealset instrumentaalaega“, mille kestel piloot saab jälgendatud instrumentaallennuõpet lennutreeningseadmetel, olgu need siis lennu täisimitaator (FFS) või lennuimitaator (FNPT) või lennuelementide imitaator (FTD).
- 34 Määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e alapunkti 2 sõnastusest tuleneb, et 15 tundi lennumeeskonna koostööd võib täies ulatuses sooritada lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Arvestades seda sõnastust, käesoleva kohtuotsuse punktis 32 esitatud kaalutlusi ning asjaolu, et kõnealusel sättes ja määruses ei ole midagi vastupidist, tuleb asuda seisukohale, et taotleja ei või maa peal mitte ainult sooritada enam kui 15 tundi lennumeeskonna koostööd, vaid põhimõtteliselt võib ta ka seal läbida muid lennutunde. Seega on põhimõtteliselt võimalik võtta arvesse rohkem kui 15 tundi maapealset instrumentaalaega.
- 35 Mis puudutab aga instrumentaallennuaega, siis nähtub määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e alapunktist 3 ja täpsemalt sõna „kuni“ kasutamisest üheselt, et kuigi taotleja peab olema kogunud vähemalt 50 tundi instrumentaalaega, ei saa ta sooritada sellest enam kui 40 tundi maa peal II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või täisimitaatoril (FFS). Sellest järeldub, et 40 tundi ületavat maapealset instrumentaalaega ei saa võtta arvesse nõutud lennuõppetundide arvestuses.
- 36 Teisena, mis puudutab määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e alapunktides 2 ja 3 sätestatud konteksti, siis tuleb korrata, nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 29, et lõikes 9, kuhu see sätte kuulub, on sätestatud, et „lennuõppe [...] ja kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 195 tundi, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg“.
- 37 Sellest järeldub üheselt, et taotleja ei saa oma lennuõppe lõpetamiseks võtta kogu õppemahu arvestuses arvesse enam kui 55 tundi maapealset instrumentaalaega. Teisisõnu ei saa neid 55 tundi ületada võivat maapealset instrumentaalaega võtta arvesse kokku nõutava 195 tunni lennuõppeaja kogumisel.
- 38 Seega ei saa määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e alapunkte 2 ja 3, ilma et eirataks selle lõike 9 sisemist ülesehitust ja sidusust, tõlgendada nii, et see võimaldab võtta arvesse enam kui 55 tundi maapealset instrumentaalaega.
- 39 Seega juhul, kui taotleja kogus 40 tundi maapealset instrumentaalaega, nagu lubab määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e alapunkti 3 alapunkt ii, võib ta lõike 9 punkti e alapunkti 2 alusel arvesse võtta kõige enam 15 tundi maapealset lennumeeskonna koostööd.

- 40 Seevastu taotleja, kes on kogunud vähem kui 40 tundi maapealset instrumentaalaega, võib võtta arvesse rohkem kui 15 tundi maapealset lennumeeskonna koostööd, eelkõige tingimusel, et kogu tema väljaõppe jooksul võetakse arvesse maksimaalset 55 tundi maapealset instrumentaalaega.
- 41 Vastupidi argumentidele, mille on esitanud endised õpilased ja BFS oma kirjalikes seisukohtades, ei muuda määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e alapunktile 2 antud selline tõlgendus selles sätestatud miinimumnõuet ülemmääraks.
- 42 Kolmandana kinnitab selle määrusega taotletav eesmärk tõlgendust, et taotleja ei saa määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e alusel võtta arvesse enam kui 55 tundi maapealset instrumentaalaega.
- 43 Nimelt, nagu nähtub nimetatud määruse põhjendusest 1, kuulub see määrus tsiviillennundusohutuse tagamise regulatiivsesse raamistikku.
- 44 See eesmärk eeldab aga, et iga taotleja omandab tegeliku lennuaja lennukogemuse, kogudes lennukis palju väljaõppetunde tegelikes tingimustes. Kuigi maapealne õpe täiendab lennuõpet, ei saa see seda siiski asendada.
- 45 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele ja teisele küsimusele vastata, et määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e tuleb tõlgendada nii, et selles sättes nimetatud 115-tunnise instrumentaalaja arvestamisel ei ole võimalik võtta arvesse enam kui 55 tundi maapealset instrumentaalaega.

Kolmas küsimus

- 46 Kolmanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõiget 10 tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui taotleja on sooritanud lennueksami enne, kui ta on läbinud kõik nõutud väljaõppetunnid, võib talle CPL(A) loa välja anda siis, kui ta on oma väljaõppe läbinud, ilma et ta peaks uuesti sooritama vastavat lennueksamit.
- 47 Määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõikes 10 on sätestatud, et „[p]ärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja [...] lennueksami“.
- 48 Selle sätte tekst, olgu see siis saksakeelne *nach Abschluss*, hispaania keeles *tras la finalizacion*, prantsuskeelne *à l'issue*, itaaliakeelne *in seguito alcomamento* või ingliskeelne *upon completion*, näeb seega sõnaselgelt ette, et taotleja võib praktilisele lennueksamile tulla alles pärast lennuõppe läbimist.
- 49 Mis tahes muud tõlgendust ei saa tuletada lennueksami määratlusest, mis on esitatud määruse nr 1178/2011 I lisa punktis FCL.010, ega ka selle eksami üldnõuetest, mis on esitatud selle lisa punktis FCL.030. Need ei sisalda ühtegi viidet, millest võiks selgelt järeldada, et lennueksam võib toimuda enne, kui on läbitud koguarv lennuväljõppetunde.
- 50 Sellest järeldub, et taotleja, kes sooritas lennueksami enne nõutavate väljaõppetundide läbimist, ei pea mitte ainult täiendama oma väljaõpet, vaid ka selle täieliku väljaõppe lõpus sooritama uuesti vastava lennueksami.

51 Eeltoodud kaalutlustest lähtudes tuleb kolmandale küsimusele vastata, et määruse nr 1178/2011 I lisa 3. liite A-jao lõiget 10 tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui taotleja on sooritanud lennueksami enne kui ta on läbinud kõik nõutud väljaõppetunnid, võib talle CPL(A) loa välja anda alles siis, kui ta on oma väljaõppe lõpetanud ja uuesti sooritanud vastava lennueksami.

Käesoleva kohtuotsuse tagajärgede ajaline piiramine

52 Võttes arvesse esimesele kuni kolmandale küsimusele antud vastuseid, tuleb otsustada eelotsusetaotluse esitanud kohtu neljanda küsimuse raames esitatud küsimuse üle, kas käesoleva kohtuotsuse mõju on võimalik ajaliselt piirata.

53 Sellega seoses tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt selgitab ja täpsustab tõlgendus, mille Euroopa Kohus talle ELTL artikliga 267 antud pädevust kasutades liidu õigusnormile annab, selle normi tähendust ja ulatust, nagu seda peab või oleks pidanud mõistma ja kohaldama alates selle jõustumise hetkest. Sellest järeldub, et kohus võib ja on kohustatud kohaldama nõnda tõlgendatud õigusnormi õigussuhetele, mis on tekkinud ja loodud enne tõlgendamistaotluse kohta tehtud otsuse kuulutamist, kui lisaks on täidetud ka tingimused, mis lubavad selle normi kohaldamist pädevates kohtutes vaidlustada (24. novembri 2020. aasta kohtuotsus Openbaar Ministerie (dokumentide võltsimine), C-510/19, EU:C:2020:953, punkt 73 ja seal viidatud kohtupraktika).

54 Euroopa Kohus võib üksnes väga erandlikel juhtudel, kohaldades liidu õiguskorrale omast õiguskindluse üldpõhimõtet, piirata kõikide huvitatud isikute võimalust tugineda mõnele tema tõlgendatud õigusnormile, et vaidlustada heauskselt loodud õigussuhteid. Et sellist piiramist saaks lubada, peavad olema täidetud kaks peamist tingimust, nimelt huvitatud isikute heauskus ja oht tõsiste probleemide tekkimiseks (24. novembri 2020. aasta kohtuotsus Openbaar Ministerie (dokumentide võltsimine), C-510/19, EU:C:2020:953, punkt 74 ja seal viidatud kohtupraktika).

55 Käesoleval juhul tuleb märkida, et ei eelotsusetaotlusest ega Euroopa Kohtule esitatud seisukohtadest ei selgu asjaolusid, mis tõendaksid, et tõlgendus, mille Euroopa Kohus käesolevas kohtuotsuses on valinud, tooks kaasa tõsiste probleemide tekkimise ohu, sest puudub täpne viide neile heas usus tekkinud õigussuhete arvule, mida see tõlgendus võiks kahjustada.

56 Seda hinnangut ei sea kahtluse alla endiste õpilaste ja BFSi kirjalikes seisukohtades esitatud argument, et vastused esimesele kuni kolmandale küsimusele toovad tingimata ja automaatselt kaasa kõigis liikmesriikides nõuetele mittevastava väljaõppe tulemusel väljastatud kõigi CPL(A) lubade tagasiulatava kehtetuks tunnistamise.

57 Nimelt, kuigi see argument näib põhinevat eeldusel, et lõplikuks muutunud otsuste alusel välja antud CPL(A) load tuleb kehtetuks tunnistada, tuleb meenutada – ilma et see piiraks käesoleva kohtuotsuse punktis 53 viidatud kohtupraktikat –, et vastavalt õiguskindluse põhimõttele ei nõua liidu õigus, et haldusasutus oleks põhimõtteliselt kohustatud tunnistama kehtetuks haldusakti, mis on muutunud lõplikuks mõistlike kaebetähtaegade möödumise tõttu või õiguskaitsevahendite ammendumise tõttu. Selle põhimõtte järgimine võimaldab vältida õiguslikke tagajärgi tekitavate haldusaktide lõputut vaidlustamist (vt selle kohta 13. jaanuari 2004. aasta kohtuotsus Kühne & Heitz, C-453/00, EU:C:2004:17, punktid 22 ja 24, ning 14. mai 2020. aasta kohtuotsus Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU ja C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, punkt 186 ja seal viidatud kohtupraktika).

- 58 Neil asjaoludel ei õigusta käesolevas asjas ükski asjaolu erandi tegemist põhimõttest, mille kohaselt tõlgendamisotsus tekitab tagajärgi tõlgendatava normi jõustumise kuupäevast.
- 59 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades ei ole vaja piirata käesoleva kohtuotsuse ajalist kehtivust.
- 60 Selleks et anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule täielik vastus, tuleb veel lisada, et liidu õiguse täieliku toime ja sellest eraõiguslikele isikutele tulenevate õiguste tõhusa kaitse saab vajaduse korral tagada põhimõtte kaudu, mille kohaselt riik vastutab eraõiguslikele isikutele liidu õiguse sellise rikkumisega tekitatud kahju eest, mida saab omistada riigile, sest see põhimõte on omane liidu aluseks olevate aluslepingute süsteemile (vt selle kohta 5. märtsi 1996. aasta kohtuotsus Brasserie du pêcheur ja Factortame, C-46/93 ja C-48/93, EU:C:1996:79, punktid 20, 39 ja 52, ning 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Deutsche Umwelthilfe, C-752/18, EU:C:2019:1114 punkt 54).

Kohtukulud

- 61 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (ühexas koda) otsustab:

- 1. Komisjoni 3. novembri 2011. aasta määruse (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (muudetud komisjoni 31. juuli 2018. aasta määrusega (EL) 2018/1119) I lisa 3. liite A-jao lõike 9 punkti e tuleb tõlgendada nii, et selles sättes nimetatud 115-tunnise instrumentaalaja arvestamisel ei ole võimalik võtta arvesse enam kui 55 tundi maapealset instrumentaalaega.**
- 2. Määruse nr 1178/2011 (muudetud määrusega 2018/1119) I lisa 3. liite A-jao lõiget 10 tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui taotleja on sooritanud lennueksami enne kui ta on läbinud kõik nõutud lennuväljaõppetunnid, võib talle CPL(A) loa välja anda alles siis, kui ta on oma väljaõppe lõpetanud ja uuesti sooritanud vastava lennueksami.**

Allkirjad