



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (devintoji kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. lapkričio 18 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 – Civilinės aviacijos orlaivių įguloms taikomi techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros – I priedo 3 priedėlio A dalies 9 ir 10 punktai – Mokymo kursai, skirti komercinės aviacijos piloto licencijai gauti – Skrydžio mokymas – Treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas – Skaiciavimas – Treniravimasis skrydžio imituoklyje – Įgūdžių patikrinimas – Teisinio saugumo principas – Prejudicinio sprendimo padarinių apribojimas laiko atžvilgiu“

Byloje C-413/20

dėl *tribunal de première instance francophone de Bruxelles* (Belgija) 2020 m. vasario 12 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2020 m. rugsėjo 2 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Belgijos valstybė

prieš

LO,

OG,

SH,

MB,

JD,

OP,

Bluetail Flight School SA (BFS)

TEISINGUMO TEISMAS (devintoji kolegija),

kurį sudaro devintosios kolegijos pirmininkės pareigas einanti trečiosios kolegijos pirmininkė K. Jürimäe (pranešėja), teisėjai S. Rodin ir N. Piçarra,

generalinis advokatas A. Rantos,

* Proceso kalba: prancūzų.

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- LO, OG, SH, MB, JD ir OP, atstovaujamų *avocats* S. Golinvaux, T. Godener ir P. Frühling,
- *Bluetail Flight School SA (BFS)*, atstovaujamos *avocat* J. d'Oultremont,
- Belgijos vyriausybės, atstovaujamos M. Van Regemorter, L. Van den Broeck ir C. Pochet, padedamų *advocaten* L. Delmotte ir B. Van Hyfte,
- Austrijos vyriausybės, atstovaujamos J. Schmoll ir G. Kunnert,
- Europos Komisijos, atstovaujamos B. Sasinowska, C. Vrignon ir W. Mölls,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011, p. 1), iš dalies pakeisto 2018 m. liepos 31 d. Komisijos reglamentu (ES) 2018/1119 (OL L 204, 2018, p. 13) (toliau – Reglamentas Nr. 1178/2011), I priedo 3 priedėlio A dalies 9 ir 10 punktų ir teisinio saugumo principo išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant Belgijos valstybės ir LO, OG, SH, MB, JD ir OP (toliau – buvę mokiniai) bei *Bluetail Flight School SA* (toliau – BFS) ginčą dėl buvusių pilotų mokinių teisės gauti komercinės aviacijos orlaivių piloto licenciją.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

- 3 Reglamento Nr. 1178/2011 1 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„[2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantį Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008, p. 1)] siekiama užtikrinti ir išlaikyti vienodai aukštą Europos civilinės aviacijos saugos lygį. Tame reglamente numatytos priemonės šiam tikslui ir kitiems civilinės aviacijos saugos srities tikslams pasiekti.“

4 Reglamento Nr. 1178/2011 1 straipsnyje numatyta:

„Šiuo reglamentu nustatomos išsamios taisyklės, susijusios su:

1) įvairiomis pilotų licencijų kvalifikacijomis, licencijų išdavimo, atnaujinimo, pakeitimo, apribojimo, jų galiojimo sustabdymo ar panaikinimo sąlygomis <...>;

<...>“

5 Šio reglamento 2 straipsnis „Apibrėžtys“ suformuluotas taip:

„Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1) licencija pagal FCL dalį – orlaivio įgulos nario licencija, atitinkanti I priedo reikalavimus;

<...>

16) patvirtinta mokymo organizacija (ATO) – organizacija, kuri, remiantis pagal 10a straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą suteiktu patvirtinimu, yra įgijusi teisę rengti pilotams skirtus mokymo kursus;

<...>“

6 Minėto reglamento 3 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Nepažeidžiant šio reglamento 8 straipsnio nuostatų, Reglamento (EB) Nr. 216/2008 4 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose ir 4 straipsnio 5 dalyje nurodytų orlaivių pilotai laikosi šio reglamento I ir IV prieduose nustatytų techninių reikalavimų ir administracinių procedūrų.“

7 Reglamento Nr. 1178/2011 I priede „FCL dalis“, be kita ko, yra A skyrius „Bendrieji reikalavimai“, kuriame yra FCL.001–FCL.070 punktai.

8 Šio priedo FCL.005 punkte „Taikymo sritis“ nustatyta:

„Šioje dalyje nustatomi piloto licencijų ir atitinkamų pažymėjimų išdavimo bei kvalifikacijų suteikimo reikalavimai ir jų galiojimo bei naudojimo sąlygos.“

9 Šio priedo FCL.010 punkte „Sąvokų apibrėžtys“ numatyta:

„Šioje dalyje vartojamų terminų apibrėžtys:

<...>

viso skrydžio imituoklis (FFS) – konkretaus tipo ar markės, modelio ir serijos orlaivio įgulos kabinos realaus dydžio kopija, įskaitant visą įrangą ir kompiuterines programas, būtinas orlaivio veiksmams ant žemės ar skrydžiui imituoti, taip pat vaizdo sistemą, kuria galima matyti vaizdą iš kabinos skrendant, ir judėjimo imitavimo sistemą;

<...>

skrydžio treniruoklis (FTD) – konkretaus tipo orlaivio prietaisų, įrangos, prietaisų skydų ir vairų realaus dydžio kopijos atviroje arba uždaroje įgulos kabinoje, įskaitant visą įrangą ir kompiuterines programas, būtinas, kad treniruoklyje įdiegtos sistemos imituotų orlaivį ant žemės ar skrendantį. Judėjimo imitavimo ar vaizdo sistemų įrengti nebūtina, išskyrus 2 ir 3 lygio sraigtasparnius imituojančius FTD, kuriuose būtina įrengti vaizdo sistemas;

skrydžio ir navigacijos procedūrų treniruoklis (FNPT) – mokymo įrenginys, imituojantis įgulos kabinos ar pilotų kabinos aplinką, įskaitant visą įrangą ir kompiuterines programas, būtinas atitinkamo tipo ar klasės orlaivio skrydžiui imituoti, kad sistemos veiktų kaip orlaivyje;

<...>

realaus skrydžio pagal prietaisus laikas – laikas, per kurį pilotas valdo skrendantį orlaivį tik vadovaudamasis prietaisais;

treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas – laikas, kurį pilotas imituojamo skrydžio treniruokliu (FSTD) mokomas atlikti imituojamąjį skrydį pagal prietaisus;

skrydžio pagal prietaisus laikas – [realaus] skrydžio pagal prietaisus laikas arba treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas;

<...>

daugianarės įgulos sąveika (MCC) – skrydžio įgulos kaip tarpusavyje bendradarbiaujančių narių komandos, kuriai vadovauja įgulos vadas, sąveika;

<...>

įgulos vadas (PIC) – vadovauti paskirtas pilotas, atsakingas už skrydžio saugą;

<...>

įgūdžių patikrinimas – įgūdžių parodymas siekiant gauti licenciją ar kvalifikaciją, įskaitant tokį egzaminą žodžiu, kokio gali reikėti;

<...>

pilotas mokinys įgulos vadas (SPIC) – pilotas mokinys, kuris per skrydį su jį stebinčiu instruktoriumi, nedarančiu įtakos orlaivio skrydžiui ir jo nevaldančiu, vykdo įgulos vado funkcijas;

<...>“

10 To paties priedo FCL.030 punktas „Praktinių įgūdžių patikrinimas“ suformuluotas taip:

„a) Prieš laikydamas įgūdžių patikrinimo egzaminą licencijai, kvalifikacijai ar pažymėjimui gauti, prašymo teikėjas turi būti išlaikęs būtiną teorijos egzaminą, išskyrus tuo atveju, kai prašymo teikėjas mokosi pagal integruotąjį skrydžio mokymo kursą.

Bet koku atveju prieš laikant įgūdžių patikrinimo egzaminus visada turi būti baigtas teorijos mokymas.

- b) Už mokymą atsakinga organizacija arba asmuo prašymo teikėjui baigus mokymą rekomenduoja laikyti įgūdžių patikrinimo egzaminą, išskyrus tuo atveju, kai išduodama avialinijų transporto piloto licencija. Egzaminuotojui pateikiami mokymo dokumentai.“
- 11 Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlyje, kaip nurodyta jo 1 punkte, aprašomi „įvairių tipų mokymo kursų, kuriuos baigus išduodama CPL ar ATPL [avialinijų transporto piloto licencija] (su IR [skrydžio pagal prietaisus kvalifikacija] ir be IR), reikalavimai“.
- 12 Šio priedėlio A dalyje „ATP integruotasis kursas. Lėktuvai“ yra šis tekstas:

„BENDROSIOS NUOSTATOS

<...>

4. Kursą sudaro:

- a) teorijos mokymas, atitinkantis ATPL(A) gauti reikalingą žinių lygį;
- b) vizualiojo skrydžio ir skrydžio pagal prietaisus mokymas; ir
- c) skrydžio daugiapiločiu lėktuvu MCC mokymas.

<...>

SKRYDŽIO MOKYMAS

9. Skrydžio mokymą, išskyrus mokymą orlaivio tipo kvalifikacijai gauti, sudaro, įskaitant visus pažangos patikrinimo egzaminus, iš viso bent 195 valandos, iš kurių iki 55 valandų gali būti treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas. Per visą 195 valandų mokymą prašymo teikėjas privalo išskraidyti bent:
- a) 95 valandas skrydžio su instruktoriumi laiko, iš kurių iki 55 valandų gali būti treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas;
 - b) 70 valandų vykdydamas įgulos vado funkcijas, įskaitant skrydžio pagal [vizualiųjų skrydžių taisykles (VFR)] ir skrydžio pagal prietaisus laiką, išskraidytą vykdant piloto mokinio įgulos vado (SPIC) funkcijas. Į skrydžio vykdant įgulos vado funkcijas laiką gali būti įskaitoma ne daugiau kaip 20 valandų skrydžio pagal prietaisus laiko, išskraidyto vykdant SPIC funkcijas;
 - c) 50 valandų maršrutinio skrydžio vykdant įgulos vado funkcijas, įskaitant bent 540 km (300 jūrmylių) maršrutinį skrydį pagal VFR, per kurį dviejuose ne išvykimo aerodromuose nutupinama visiškai sustojant;
 - d) 5 valandas skrydžio naktį laiko; jas sudaro 3 valandos skrydžio su instruktoriumi laiko, įskaitant bent 1 valandą navigacijos maršrutu laiko ir 5 savarankiškus kilimus bei 5 savarankiškus tūpimus iki visiškai sustojant ir
 - e) 115 valandų skrydžio pagal prietaisus laiko, kurias sudaro bent:
 - 1. 20 valandų vykdydamas SPIC funkcijas;
 - 2. 15 valandų MCC, kurios gali būti treniravimosi FFS ar FNPT II valandos;
 - 3. 50 valandų skrydžio pagal prietaisus mokymas, iš kurių:
 - i) iki 25 valandų gali būti treniruokliu FNPT I imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas; arba
 - ii) iki 40 valandų gali būti treniruokliu FNPT II, FTD 2 ar FFS imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas, iš kurių iki 10 valandų gali būti mokymosi FNPT I laikas.

Prašymo teikėjui, turinčiam bazinio skrydžio pagal prietaisus modulio kurso baigimo pažymėjimą, į privalomą skrydžio pagal prietaisus mokymo laiką įskaitoma iki 10 valandų. Mokymosi [pradinio mokymo pagal prietaisus priemone (*Basic Instrument Training Device* – BITD)] valandos neįskaitomos.

- f) 5 valandas bent 4 asmenims skraidinti sertifikuotu lėktuvu, turinčiu kintamojo menčių posvyrio kampo orsraigę ir įtraukiamąją važiuoklę.

ĮGŪDŽIŲ PATIKRINIMAS

10. Baigęs atitinkamą skrydžio mokymo kursą, prašymo teikėjas laiko CPL(A) gauti būtiną įgūdžių patikrinimo egzaminą vieno variklio arba kelių variklių lėktuvu ir IR [kvalifikacijai] gauti būtiną įgūdžių patikrinimo egzaminą kelių variklių lėktuvu.“

Belgijos teisė

- 13 2013 m. spalio 25 d. Karaliaus dekreto dėl [Reglamento Nr. 1178/2011] įgyvendinimo (2013 m. gruodžio 16 d. *Moniteur belge*, p. 98879) 1 straipsnyje nustatyta:

„Šiame dekrete:

<...>

12° DGTA: Federalinės mobilumo ir transporto viešosios tarnybos Oro transporto generalinė direkcija;

<...>“

- 14 Remiantis šio Karaliaus dekreto 4 straipsniu:

„DGTA paskiriama kompetentinga institucija, kaip nurodyta [Reglamento Nr. 1178/2011] 11b straipsnyje.“

- 15 Nurodyto Karaliaus dekreto 5 straipsnyje nustatyta:

„DGTA paskiriama kompetentinga institucija, kaip nurodyta [Reglamento Nr. 1178/2011] I priedo FCL.001 punkte.“

- 16 Remiantis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo paaiškinimais, DGTA neturi atskiros nuo Belgijos valstybės teisinio subjektiškumo.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

- 17 Nenustatytą dieną buvę pilotai mokiniai pradėjo skrydžio mokymus BFS – DGTA akredituotoje mokymo įstaigoje, kurios 2014 ir 2016 m. mokymo vadovėlius DGTA patvirtino. Šie mokymai buvo skirti sudaryti jiems galimybei gauti komercinės aviacijos piloto licenciją, vadinamąją CPL(A) licenciją.
- 18 Išlaikę Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 10 punkte nurodytą įgūdžių patikrinimo egzaminą buvę pilotai mokiniai, išskyrus OP, 2018 m. pabaigoje pateikė DGTA prašymą išduoti CPL(A) licenciją.

- 19 2019 m. sausio 15 d. sprendimais DGTA atsisakė išduoti buvusiems pilotams mokiniams jų prašomą licenciją. Kai *Conseil d'État* (Valstybės Taryba, Belgija), taikydama laikinąsias apsaugos priemones, sustabdė šių sprendimų vykdymą ir DGTA juos atšaukė, pastaroji 2019 m. vasario 22 d. buvusiems pilotams mokiniams, išskyrus OP, pranešė apie naujus sprendimus dėl atsisakymo.
- 20 2019 m. vasario 22 d. sprendimuose DGTA pažymėjo, kad kiekvieno buvusio piloto mokinio sukauptas skrydžių pagal prietaisus valandų skaičius yra mažesnis už 115 valandų, reikalaujamų pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunktį. Iš tiesų, anot DGTA, į valandų, sukaupusių treniruojantis FNPT II, skaičių, viršijantį šio 9 punkto pirmame sakinyje nurodytą maksimalų 55 valandų skaičių, negali būti atsižvelgiama skaičiuojant 9 punkto e papunktyje reikalaujamą minimalų 115 valandų skrydžio pagal prietaisus laiką.
- 21 Buvę pilotai mokiniai, išskyrus OP, kreipėsi į *tribunal de première instance francophone de Bruxelles* (prancūzų kalba bylas nagrinėjantis Briuselio pirmosios instancijos teismas, Belgija) su prašymu taikyti laikinąsias apsaugos priemones; 2019 m. balandžio 18 d. nutartimi šio teismo pirmininkas nurodė DGTA išduoti jiems CPL(A) licencijas. 2019 m. rugpjūčio 8 d. šią nutartį, kurią DGTA įvykdė, patvirtino *Cour d'appel de Bruxelles* (Briuselio apeliacinis teismas, Belgija); jis, be kita ko, pažymėjo, kad DGTA rėmėsi nauju, dar nenusistovėjusiu nagrinėjamų teisės aktų aiškinimu.
- 22 2019 m. gegužės 31 d. Belgijos valstybė pareiškė ieškinius buvusiems pilotams mokiniams, išskyrus OP, ir BFS *tribunal de première instance francophone de Bruxelles* – prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme – ir prašė, be kita ko, įpareigoti juos grąžinti CPL(A) licencijas, kurios jiems buvo išduotos pagal 2019 m. balandžio 18 d. nutartį. Kadangi DGTA vėliau taip pat išdavė laikiną CPL(A) licenciją OP, jam tuo pačiu tikslu 2019 m. gruodžio 20 d. taip pat buvo pareikštas ieškinys šiame teisme.
- 23 Belgijos valstybės teigimu, buvę pilotai mokiniai turi papildyti savo mokymus skrydžio pagal prietaisus valandomis orlaivyje, paskui iš naujo išlaikyti įgūdžių patikrinimo egzaminą. Buvę pilotai mokiniai ir BFS laikosi priešingos nuomonės.
- 24 Būtent tokiomis sąlygomis *tribunal de première instance de Bruxelles* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
 - „1. Ar apskaičiuojant 9 punkto e papunktyje nurodytą 115 valandų skrydžio pagal prietaisus laiką pagal [Reglamento Nr. 1178/2011] I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punktą leidžiama atsižvelgti į treniravimosi skrydžio imituokliu FNPT II valandų skaičių (imituojamo skrydžio pagal prietaisus laiką), kuriuo viršijamas 9 punkto e papunkčio 2 dalyje nurodytas 15 valandų MCC laikas ir 9 punkto e papunkčio 3 dalies ii papunktyje nurodytas maksimalus 40 valandų skrydžio pagal prietaisus mokymo laikas, t. y. 55 valandas viršijantį imituojamo skrydžio pagal prietaisus laiką?
 2. Ar atsakymas į pirmąjį klausimą priklauso nuo to, ar valandas, kuriomis viršijamas minėtas 15 ir 40 valandų laikas, sudaro daugianarės įgulos sąveikos (MCC) valandos, ar kitokio tipo treniravimasis imituokliu?

3. Jeigu į abu klausimus būtų atsakyta neigiamai, ar pagal to paties reglamento I priedo 3 priedėlio A dalies 10 punktą leidžiama, kad CPL(A) licencija būtų išduota po to, kai pilotai kandidatai bus papildę savo mokymus pakankamu orlaivyje praleistų valandų skaičiumi, netaikant pakartotinio skrydžio pagal prietaisus įgūdžių patikrinimo (angl. *skill test*)?
4. Jeigu į tris pirma išdėstytus klausimus būtų atsakyta neigiamai, ar pagal bendrąjį teisinio saugumo principą reikalaujama laiko atžvilgiu apriboti Teisingumo Teismo pateiktą nagrinėjamos teisės normos išaiškinimą, pavyzdžiui, taikant jį tik pilotams kandidatams, pateikusiems prašymą išduoti CPL(A) licenciją arba pradėjusiems mokymo kursą tokiai licencijai gauti po Teisingumo Teismo sprendimo paskelbimo?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo ir antrojo klausimų

25. Pirmuoju ir antruoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunktis turi būti aiškinamas taip, kad nustatant šioje nuostatoje numatytą 115 valandų skrydžio pagal prietaisus laiką galima įskaičiuoti daugiau nei 55 valandas treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus, taigi viršyti 40 valandų skrydžio pagal prietaisus mokymo laiką ir 15 daugianarės įgulos sąveikos valandų, kurias galima sukaupti treniruojantis skrydžio imituokliu.
26. Aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos tekstą, bet ir į kontekstą ir teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (2017 m. spalio 12 d. Sprendimo *Tigers*, C-156/16, EU:C:2017:754, 21 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).
27. Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalyje pateiktas CPL (A) licencijai ir skrydžio pagal prietaisus (IR) kvalifikacijai gauti būtinų mokymo kursų sąrašas. Pagal šio reglamento I priedo 3 priedėlio A dalies 4 punktą šie mokymai turi apimti teorijos mokymą ir praktinį mokymą, vadinamąjį „skrydžio mokymą“.
28. Skrydžio mokymo turinys nustatytas minėto reglamento I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkte.
29. Remiantis šia nuostata, skrydžio mokymą sudaro, „įskaitant visus pažangos patikrinimo egzaminus, iš viso bent 195 valandos, iš kurių iki 55 valandų gali būti treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas“. Toliau šios nuostatos a–f punktuose išvardyta šias 195 valandas sudarančių mokymų, kuriuos kandidatai turi „bent“ baigti, trukmė valandomis ir jų pobūdis.
30. Šiuo klausimu e punkte nurodytas reikalavimas sukaupti bent „115 valandų skrydžio pagal prietaisus laiko“.
31. Pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunkčio 1–3 dalis šias 115 valandų skrydžio pagal prietaisus savo ruožtu sudaro „bent“, pirma, 20 valandų vykdant piloto mokinio įgulos vado (SPIC) funkcijas, antra, 15 daugianarės įgulos sąveikos valandų, kurioms sukaupti gali būti naudojami FFS ar FNPT II treniruokliai, ir, trečia, 50 valandų skrydžio pagal prietaisus mokymas, iš kurių „iki“ 25 valandų gali būti treniruokliu FNPT I imituojamo skrydžio

pagal prietaisus laikas, arba „iki“ 40 valandų gali būti treniruokliu FNPT II, FTD 2 ar FFS imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas (iš kurių iki 10 valandų gali būti mokymosi FNPT I laikas).

- 32 Visų pirma, kalbant apie Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunkčio pažodinį aiškinimą, pažymėtina, kad žodžio „bent“ vartojimas rodo, kad 115 valandų skrydžio pagal prietaisus, 20 valandų vykdant piloto mokinio įgulos vado (SPIC) funkcijas, 15 daugianarės įgulos sąveikos valandų ir 50 valandų skrydžio pagal prietaisus mokymas yra minimalūs reikalavimai. Aplinkybė, kad šių 20, 15 ir 50 valandų suma yra mažesnė nei 115 valandų skrydžio pagal prietaisus, patvirtina išvadą, kad minėtos 20, 15 ir 50 valandų atitinka minimalius reikalavimus, o tai reiškia, kad turi būti sukauptos papildomos mokymo valandos, kad būtų pasiektas reikalaujamas 115 valandų skrydžio pagal prietaisus skaičius.
- 33 Iš šios nuostatos formuluotės, aiškinamos atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.010 punkte pateiktą sąvokos „skrydžio pagal prietaisus laikas“ apibrėžtį, taip pat matyti, kad reikalaujami 115 valandų skrydžio pagal prietaisus gali apimti ir „realaus skrydžio pagal prietaisus laiką“, kai skrendantis orlaivis pilotuojamas tik vadovaudamasis prietaisais, ir „treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laiką“, kai pilotas imituojamo skrydžio treniruokliu (FSTD) mokomas atlikti imituojamąjį skrydį pagal prietaisus.
- 34 Pastaruoju aspektu iš pačios Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunkčio 2 dalies formuluotės matyti, kad 15 daugianarės įgulos sąveikos valandų, gali būti visos sukauptos naudojant FFS ar FNPT II treniruoklius. Atsižvelgiant į šią formuluotę, šio sprendimo 32 punkte išdėstytus samprotavimus ir jokių priešingų nuorodų nebuvimą šioje nuostatoje ir visame reglamente, reikia konstatuoti, kad kandidatas, naudodamas treniruoklį, gali sukaupti ne tik 15 daugianarės įgulos sąveikos valandų, bet ir papildomas valandas. Taigi iš esmės galima atsižvelgti į ilgesnį kaip 15 valandų treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laiką.
- 35 Vis dėlto, kiek tai susiję su skrydžio pagal prietaisus mokymu, iš Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunkčio 3 dalies formuluotės, konkrečiau kalbant, iš žodžio „iki“ vartojimo, aiškiai matyti, kad nors kandidatas turi sukaupti bent 50 valandų skrydžio pagal prietaisus mokymo, jis negali praleisti daugiau kaip 40 valandų FNPT II, FTD 2 ar FFS treniruoklyje. Darytina išvada, kad į šiuos 40 valandų viršijančią imituojamojo skrydžio pagal prietaisus mokymo trukmę negali būti atsižvelgiama skaičiuojant privalomas mokymo valandas.
- 36 Antra, kalbant apie Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunkčio 2 ir 3 dalyse įtvirtintos nuostatos kontekstą, reikia priminti, kad, kaip nurodyta šio sprendimo 29 punkte, šiame 9 punkte, į kurį ta nuostata įtraukta, nustatyta, kad skrydžio mokymą sudaro „iš viso bent 195 valandos, iš kurių iki 55 valandų gali būti treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus laikas“.
- 37 Iš to aiškiai matyti, kad kandidatas, siekdamas užbaigti skrydžio mokymą, visas mokymo valandas vertinant kartu, negali reikalauti atsižvelgti į daugiau nei 55 valandas treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus. Kitaip tariant, į galimas treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus valandas, viršijančias šias 55 valandas, negali būti atsižvelgiama skaičiuojant mokymo valandas, sukauptas norint pasiekti bendrą 195 valandų skaičių.
- 38 Taigi Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunkčio 2 ir 3 dalys negali būti aiškinamos kaip leidžiančios atsižvelgti į daugiau nei 55 valandų treniruokliu imituojamo skrydžio, antraip būtų pažeista šio 9 punkto struktūra ir nuoseklumas.

- 39 Vadinasi, tuo atveju, kai kandidatas, kaip jam leidžiama pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunkčio 3 dalies ii punktą, sukaupė 40 valandų treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus mokymo laiką, jam gali būti įskaityta daugiausia 15 daugianarės įgulos sąveikos valandų, sukaupėtų treniruoklyje, kaip numatyta 9 punkto e papunkčio 2 dalyje.
- 40 Atvirkščiai, kandidatas, kuris sukaupė trumpesnę nei 40 valandų treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus mokymo laiką, gali reikalauti įskaityti daugiau kaip 15 daugianarės įgulos sąveikos valandų, sukaupėtų treniruoklyje, jeigu per visą jo mokymosi laiką nebuvo viršyta maksimali 55 valandų treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus riba.
- 41 Priešingai, nei rašytinėse pastabose nurodo buvę pilotai mokiniai ir BFS, dėl tokio Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunkčio 2 dalies aiškinimo šioje nuostatoje esantis minimalus reikalavimas netampa maksimali riba.
- 42 Trečia, aiškinimą, kad pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunktį kandidatui negali būti įskaityta daugiau kaip 55 valandų treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus, patvirtina šiuo reglamentu siekiamas tikslas.
- 43 Iš tiesų, kaip matyti iš šio reglamento 1 konstatuojamosios dalies, jis yra dalis teisės aktų, skirtų civilinės aviacijos saugumui užtikrinti.
- 44 Vis dėlto šiam tikslui pasiekti reikia, kad kiekvienas kandidatas įgytų realaus skraidymo patirtį, sukaupdamas daug orlaivyje praleistų mokymosi realiomis sąlygomis valandų. Nors treniruokliu imituojamo skrydžio mokymas gali papildyti skrydžio orlaiviu mokymą, jis negali jo pakeisti.
- 45 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pirmąjį ir antrąjį klausimus reikia atsakyti: Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunktis turi būti aiškinamas taip, kad nustatant šioje nuostatoje numatytą 115 valandų skrydžio pagal prietaisus laiką negalima įskaičiuoti daugiau kaip 55 valandų treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus.

Dėl trečiojo klausimo

- 46 Trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 10 punktas turi būti aiškinamas taip, kad tuo atveju, kai kandidatas išlaikė įgūdžių patikrinimo egzaminą dar nesukaupęs visų reikiamų mokymo valandų, CPL(A) licencija gali būti išduota jam baigus mokymo kursą ir jis neprivalo iš naujo laikyti atitinkamo įgūdžių patikrinimo egzamino.
- 47 Pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 10 punktą „[b]aigęs atitinkamą skrydžio mokymo kursą, prašymo teikėjas laiko <...> įgūdžių patikrinimo egzaminą <...>“.
- 48 Šios nuostatos tekste, būtent jos versijose vokiečių k. (*nach Abschluss*), ispanų k. (*tras la finalizacion*), prancūzų k. (*à l'issue*), italų k. (*in seguito al completamento*) arba anglų k. (*upon completion*), aiškiai numatyta, kad tik baigęs skrydžio mokymą kandidatas gali laikyti įgūdžių patikrinimo egzaminą.

- 49 Remiantis Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.010 punkte pateikta sąvokos „įgūdžių patikrinimas“ apibrėžtimi ir šiam patikrinimui taikomais bendrais reikalavimais, išdėstytais šio priedo FCL.030 punkte, negalima aiškinti kitaip. Iš tiesų juose nėra jokios nuorodos, iš kurios būtų galima daryti aiškią išvadą, kad įgūdžių patikrinimas gali būti atliktas dar nesukaupus visų skrydžio mokymo valandų.
- 50 Darytina išvada, kad kandidatas, kuris išlaikė įgūdžių patikrinimo egzaminą dar nesukaupęs reikalaujamo mokymo valandų skaičiaus, turi ne tik užbaigti savo mokymą, bet ir, baigęs mokymo kursą, iš naujo išlaikyti atitinkamą įgūdžių patikrinimo egzaminą.
- 51 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į trečiąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo 3 priedėlio A dalies 10 punktas turi būti aiškinamas taip, kad tuo atveju, kai kandidatas išlaikė įgūdžių patikrinimo egzaminą dar nesukaupęs visų reikiamų mokymo valandų, CPL(A) licencija gali būti išduota tik jam baigus mokymo kursą ir iš naujo išlaikius atitinkamą įgūdžių patikrinimo egzaminą.

Dėl šio sprendimo padarinių laiko atžvilgiu ribojimo

- 52 Atsižvelgiant į atsakymus, pateiktus į pirmąjį–trečiąjį klausimus, reikia nuspręsti dėl galimybės, apie kurią prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teiraujasi ketvirtajame klausime, apriboti šio sprendimo padarinius laiko atžvilgiu.
- 53 Šiuo klausimu primintina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją Sąjungos teisės normos išaiškinimu, kurį Teisingumo Teismas pateikia vykdydamas pagal SESV 267 straipsnį jam suteiktus įgaliojimus, paaiškinama ir patikslinama šios normos reikšmė ir apimtis, kaip ji turi arba turėjo būti suprasta ir taikoma nuo įsigaliojimo momento. Vadinas, taip išaiškinta norma gali ir turi būti teismo taikoma tiems teisiniams santykiams, kurie atsirado ir buvo užmegzti prieš paskelbiant sprendimą dėl prašymo išaiškinti, jei, be to, įvykdytos sąlygos, leidžiančios kreiptis į kompetentingus teismus dėl šios normos taikymo (2020 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Openbaar Ministerie (Dokumentų klastojimas)*, C-510/19, EU:C:2020:953, 73 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 54 Teisingumo Teismas tik išimtiniais atvejais ir taikydamas bendrąjį teisinio saugumo principą, kuris yra Sąjungos teisės sistemos dalis, gali apriboti visų suinteresuotųjų asmenų galimybę remtis jo išaiškinta norma ginčijant sąžiningumu grindžiamus teisinius santykius. Kad būtų nustatytas toks apribojimas, turi būti tenkinami du esminiai kriterijai, t. y. suinteresuotųjų asmenų sąžiningumas ir didelių sunkumų rizika (2020 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Openbaar Ministerie (Dokumentų klastojimas)*, C-510/19, EU:C:2020:953, 74 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 55 Nagrinėjamu atveju pažymėtina, kad nei prašyme priimti prejudicinį sprendimą, nei Teisingumo Teismui pateiktose pastabose nėra duomenų, galinčių patvirtinti, kad šiame sprendime pateiktas Teisingumo Teismo aiškinimas sukeltų didelių sunkumų riziką, nes nėra tiksliai nurodyta, kiek yra sąžiningai užmegztų teisinių santykių, kuriems šis aiškinimas gali turėti įtakos.
- 56 Šio vertinimo nepaneigia buvusių pilotų mokinių ir BFS rašytinėse pastabose pateiktas argumentas, kad atsakymai į pirmąjį–trečiąjį klausimus neišvengiamai automatiškai lems visų CPL (A) licencijų, išduotų visose valstybėse narėse po neteisėtų mokymų, panaikinimą atgaline data.

- 57 Iš tiesų, nors šis argumentas atrodo pagrįstas prielaida, kad galutiniais sprendimais išduotos CPL (A) licencijos turės būti panaikintos, primintina, kad, nepažeidžiant šio sprendimo 53 punkte nurodytos jurisprudencijos, laikantis teisinio saugumo principo pagal Sąjungos teisę nereikalaujama iš principo įpareigoti administracinę instituciją peržiūrėti administracinį sprendimą, kuris tapo galutinis pasibaigus pagrįstam apskundimo terminui arba išnaudojus visas teisių gynimo priemones. Šio principo laikymasis leidžia išvengti begalinio teisinių pasekmių sukeliančių administracinių aktų ginčijimo (šiuo klausimu žr. 2004 m. sausio 13 d. Sprendimo *Kühne & Heitz*, C-453/00, EU:C:2004:17, 22 ir 24 punktus ir 2020 m. gegužės 14 d. Sprendimo *Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság*, C-924/19 PPU ir C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, 186 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).
- 58 Tokiomis aplinkybėmis joks šios bylos elementas nepateisina nukrypimo nuo principo, pagal kurį sprendimas dėl išaiškinimo sukelia pasekmes aiškinamos normos įsigaliojimo dieną.
- 59 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, nėra pagrindo apriboti šio sprendimo padarinių laiko atžvilgiu.
- 60 Be to, siekiant pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui išsamų atsakymą, reikia pridurti, kad Sąjungos teisės visiškas veiksmingumas ir veiksminga iš šios teisės kylančių privačių asmenų teisių apsauga tam tikrais atvejais gali būti užtikrinami remiantis valstybės atsakomybės už Sąjungos teisės pažeidimais asmenims padarytą žalą principu; šis principas neatsiejamas nuo Sutarčių, kuriomis Sąjunga grindžiama, sistemos (šiuo klausimu žr. 1996 m. kovo 5 d. Sprendimo *Brasserie du pêcheur ir Factortame*, C-46/93 ir C-48/93, EU:C:1996:79, 20, 39 ir 52 punktus ir 2019 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Deutsche Umwelthilfe*, C-752/18, EU:C:2019:1114, 54 punktą).

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 61 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (devintoji kolegija) nusprendžia:

- 1. 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, iš dalies pakeisto 2018 m. liepos 31 d. Komisijos reglamentu (ES) 2018/1119, I priedo 3 priedėlio A dalies 9 punkto e papunktis turi būti aiškinamas taip, kad nustatant šioje nuostatoje numatytą 115 valandų skrydžio pagal prietaisus laiką negalima įskaiciuoti daugiau kaip 55 valandų treniruokliu imituojamo skrydžio pagal prietaisus.**
- 2. Reglamento Nr. 1178/2011, iš dalies pakeisto Reglamentu 2018/1119, I priedo 3 priedėlio A dalies 10 punktas turi būti aiškinamas taip, kad tuo atveju, kai kandidatas išlaikė įgūdžių patikrinimo egzaminą dar nesukaupęs visų reikiamų mokymo valandų, CPL(A) licencija gali būti išduota tik jam baigus mokymo kursą ir iš naujo išlaikius atitinkamą įgūdžių patikrinimo egzaminą.**

Parašai.