



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (deveti senat)

z dne 18. novembra 2021 *

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Uredba (EU) št. 1178/2011 – Tehnične zahteve in upravni postopki za letalsko osebje v civilnem letalstvu – Priloga I, Dodatek 3, točka A, odstavka 9 in 10 – Tečaj usposabljanja za izdajo licence poklicnega pilota – Usposabljanje za letenje – Čas instrumentalnega letenja na tleh – Izračun – Usposabljanje v simulatorju – Preizkus praktične usposobljenosti – Načelo pravne varnosti – Časovna omejitev učinkov sodbe, izdane v postopku predhodnega odločanja“

V zadevi C-413/20,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini, Belgija) z odločbo z dne 12. februarja 2020, ki je na Sodišče prispela 2. septembra 2020, v postopku

État belge

proti

LO,

OG,

SH,

MB,

JD,

OP,

Bluetail Flight School SA (BFS),

SODIŠČE (deveti senat),

v sestavi K. Jürimäe (poročevalka), predsednica tretjega senata v funkciji predsednice devetega senata, S. Rodin in N. Piçarra, sodnika,

generalni pravobranilec: A. Rantos,

* Jezik postopka: francoščina.

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za LO, OG, SH, MB, JD in OP S. Golinvaux, T. Godener in P. Frühling, avocats,
- za Bluetail Flight School SA (BFS) J. d'Oultremont, avocat,
- za belgijsko vlado M. Van Regemorter, L. Van den Broeck in C. Pochet, agentke, skupaj z L. Delmottejem in B. Van Hyftejem, advocaten,
- za avstrijsko vlado J. Schmoll in G. Kunnert, agenta,
- za Evropsko komisijo B. Sasinowska, C. Vrignon in W. Mölls, agenti,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago Priloge I, Dodatek 3, odstavka 9 in 10, k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL 2011, L 311, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2018/1119 z dne 31. julija 2018 (UL 2018, L 204, str. 13) (v nadaljevanju: Uredba št. 1178/2011), in na razlago načela pravne varnosti.
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med État belge na eni strani ter osebami LO, OG, SH, MB, JD in OP (v nadaljevanju: nekdanji učenci) in družbo Bluetail Flight School SA (v nadaljevanju: BFS) na drugi strani glede pravice nekdanjih učencev, da se jim izda licenca poklicnega pilota.

Pravni okvir

Pravo Unije

- 3 V uvodni izjavi 1 Uredbe št. 1178/2011 je navedeno:

„Cilj Uredbe (ES) št. 216/2008 [Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL 2008, L 79, str. 1)] je vzpostaviti in vzdrževati visoko enotno stopnjo varnosti civilnega letalstva v Evropi. Ta uredba določa sredstva za doseganje tega cilja in drugih ciljev na področju varnosti civilnega letalstva.“

4 Člen 1 Uredbe št. 1178/2011 določa:

„Ta uredba določa natančna pravila za:

1. različne ratinge za licence pilotov, pogoje za izdajo, ohranitev, spremembo, omejitev, začasni odvzem ali preklic licenc [...];

[...]“

5 Člen 2 te uredbe, naslovljen „Opredelitve pojmov“, določa:

„V tej uredbi:

1. ‚licenca iz dela FCL‘ pomeni licenco za kabinsko osebje, ki izpolnjuje zahteve iz Priloge I;

[...]

16. ‚odobrena organizacija za usposabljanje ([*approved training organisation* –] ATO)‘ pomeni organizacijo, ki ima pravico izvajati usposabljanje za pilote na podlagi odobritve, izdane v skladu s prvim pododstavkom člena 10a(1);

[...]“

6 Člen 3(1) navedene uredbe določa:

„Ne glede na člen 8 te uredbe, piloti zrakoplova iz člena 4(1)(b) in (c) ter člena 4(5) Uredbe (ES) št. 216/2008 izpolnjujejo tehnične zahteve in upravne postopke iz Priloge I in Priloge IV k tej uredbi.“

7 Priloga I k Uredbi št. 1178/2011, naslovljena „Del FCL“, med drugim vsebuje poddel A z naslovom „Splošne zahteve“, ki vsebuje točke od FCL.001 do FCL.070.

8 Točka FCL.005 te priloge, naslovljena „Področje uporabe“, določa:

„Ta del določa zahteve za izdajo pilotskih licenc ter povezanih ratingov, spričeval, potrdil in certifikatov ter pogoje za njihovo veljavnost in uporabo.“

9 Točka FCL.010 navedene priloge, naslovljena „Opredelitve pojmov“, določa:

„V tem delu se uporabljajo naslednje opredelitve:

[...]

‚Simulator letenja ([*Full Flight Simulator* –] FFS)‘ pomeni popolno kopijo določenega tipa ali znamke, modela in serije pilotske kabine zrakoplova, vključno s postavitvijo celotne opreme in z računalniškimi programi, potrebnimi za ponazoritev operacij zrakoplova na tleh in v zraku, vizualnim sistemom, ki zagotavlja pogled iz kabine, in sistemom premikanja na podlagi sile (‚force cueing motion system‘).

[...]

„Naprava za usposabljanje za letenje ([*Flight Training Device* –] FTD)“ pomeni popolno kopijo instrumentov, opreme, plošč in komand določenega tipa zrakoplova v odprti ali zaprti pilotski kabini zrakoplova, vključno z izborom opreme in računalniških programov, potrebnih za ponazoritev pogojev delovanja zrakoplova na tleh in med letom, v obsegu, ki ga dopuščajo sistemi, vgrajeni v napravo. Ne zahteva se, da ima sistem premikanja na podlagi sile ali vizualni sistem, razen za napravo FTD za helikopterje na stopnji 2 in 3, ki mora imeti vizualne sisteme.

„Naprava za učenje letalskih in navigacijskih postopkov ([*Flight and Navigation Procedures Trainer* –] FNPT)“ pomeni napravo za usposabljanje, ki predstavlja ureditev pilotske kabine, vključno z izborom opreme in računalniških programov, potrebnih za ponazoritev operacij tipa ali razreda zrakoplova med letom v obsegu, ki ustreza delovanju sistemov v zrakoplovu.

[...]

„Čas instrumentalnega letenja v zraku“ pomeni čas, ko pilot med letom upravlja zrakoplov izključno z instrumenti.

„Čas instrumentalnega letenja v simulatorju“ pomeni čas, ko pilot prejema navodila med simuliranim instrumentalnim letom v napravah za simulacijo letenja ([*Flight Simulation Training Device* –] FSTD).

„Čas instrumentalnega letenja“ pomeni čas letenja z uporabo instrumentov v zraku ali na zemlji.

[...]

„Delo v veččlanski posadki ([*Multi-crew cooperation* –] MCC)“ pomeni skupinsko delo članov letalske posadke pod vodstvom glavnega pilota.

[...]

„Glavni pilot ([*Pilot-in-Command* –] PIC)“ pomeni pilota, ki je imenovan za vodjo in odgovoren za varno izvajanje letenja.

[...]

„Preizkus praktične usposobljenosti“ pomeni prikaz usposobljenosti kandidata za izdajo licence ali vpis ratinga, ki lahko na zahtevo vključuje tudi ustno preverjanje.

[...]

„Pilot pripravnik za glavnega pilota ([*Student Pilot-in-Command* – SPIC])“ pomeni pilota pripravnika, ki opravlja naloge glavnega pilota, na letu z inštruktorjem, ki zgolj opazuje pilota pripravnika in ne posreduje oziroma ne krmili zrakoplova.

[...]“

- 10 Točka FCL.030 iste priloge, naslovljena „Preizkus praktične usposobljenosti“, določa:
- „(a) Pred preizkusom praktične usposobljenosti za izdajo licence, ratinga ali spričevala ali certifikata kandidat uspešno opravi zahtevani preizkus teoretičnega znanja, razen kandidatov, ki se udeležijo celostnega tečaja usposabljanja za letenje.
- Vsekakor se teoretično usposabljanje vedno opravi pred preizkusom praktične usposobljenosti.
- (b) Kandidata po končanem usposabljanju za preizkus praktične usposobljenosti priporoči organizacija/oseba, odgovorna za usposabljanje, razen pri izdaji licence prometnega pilota. Evidenca o usposabljanju se da na voljo izpraševalcu.“
- 11 Dodatek 3 k Prilogi I k Uredbi št. 1178/2011, kot je navedeno v točki 1 tega dodatka, vsebuje „opis zahtev za različne tečaje usposabljanja za izdajo licenc CPL in ATPL [*airline transport pilot licence*] z ratingom IR [rating za instrumentalno letenje] ali brez njega“.
- 12 V točki A tega dodatka, naslovljeni „Integrirani tečaj ATP – Letala“, je navedeno:

„SPLOŠNO

[...]

4. Tečaj obsega:

- (a) teoretično usposabljanje do ravni znanja za licenco ATPL(A);
- (b) usposabljanje za vizualno in instrumentalno letenje ter
- (c) usposabljanje MCC za upravljanje letal z več piloti,

[...]

USPOSABLJANJE ZA LETENJE

9. Usposabljanje za letenje brez usposabljanja za rating za tip obsega skupno najmanj 195 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka, od tega je lahko do 55 ur od celotnega usposabljanja instrumentalno letenje na tleh. Od teh 195 ur kandidati opravijo najmanj:
- (a) 95 ur letenja z inštruktorjem, od tega lahko največ 55 ur instrumentalnega letenja na tleh;
 - (b) 70 ur kot PIC, vključno z letenjem po pravilih VFR [*Visual Flight Rule* (VFR)] in instrumentalnim letenjem kot piloti pripravniki za vodjo zrakoplova (SPIC). Instrumentalno letenje kot SPIC se šteje kot letenje PIC samo do največ 20 ur;
 - (c) 50 ur preletov kot PIC, vključno s preletom po pravilih VFR, dolgim najmanj 540 km (300 NM), med katerim opravijo pristanek s popolno ustavitvijo na dveh letališčih, ki nista odhodno letališče;
 - (d) pet ur letenja ponoči, ki obsega tri ure letenja z inštruktorjem, vključno z najmanj eno uro navigacijskega preleta ter petimi samostojnimi vzleti in pristanki s popolno ustavitvijo, in
 - (e) 115 ur instrumentalnega letenja, ki vključuje najmanj:
 - 1. 20 ur kot SPIC;
 - 2. 15 ur MCC, za kar se lahko uporabi simulator ali naprava FNPT II;
 - 3. 50 ur usposabljanja za instrumentalno letenje, od tega je lahko največ:
 - (i) 25 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravi FNPT I ali
 - (ii) 40 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravah FNPT II, FTD 2 ali simulatorju, od tega se lahko največ deset ur opravi na napravi FNPT I.

Kandidatu, ki ima potrdilo o opravljenem modulu osnovnega instrumentalnega letenja, se pri zahtevanem času instrumentalnega usposabljanja upošteva največ deset ur. Ure, opravljene v [napravi za usposabljanje za osnovno instrumentalno letenje (*Basic Instrument Training Device* – BITD)], se ne bodo upoštevale.

- (f) pet ur na letalu, ki je certificirano za prevoz najmanj štirih oseb ter ima propeler s spremenljivim korakom in izvlečno podvozje.

PREIZKUS PRAKTIČNE USPOSOBLJENOSTI

10. Po ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti za CPL(A) na eno- ali večmotornem letalu in preizkus praktične usposobljenosti za rating IR na večmotornem letalu.“

Belgijsko pravo

- 13 Člen 1 kraljevega odloka z dne 25. oktobra 2013 o izvajanju [Uredbe št. 1178/2011] (*Moniteur belge* z dne 16. decembra 2013, str. 98879) določa:

„V tem odloku navedeni izrazi pomenijo:

[...]

12. DGTA: Direction générale Transport aérien [(Generalni direktorat za zračni promet)] pri SPF Mobilité et Transports [(zvezna javna uprava za mobilnosti in promet)];

[...]“

- 14 Člen 4 tega kraljevega odloka določa:

„DGTA se določi za pristojni organ iz člena 11b [Uredbe št. 1178/2011].“

- 15 Člen 5 navedenega kraljevega odloka določa:

„DGTA se določi za pristojni organ iz točke FCL.001 Priloge I k [Uredbi št. 1178/2011].“

- 16 V skladu s pojasnili predložitvenega sodišča v predlogu za sprejetje predhodne odločbe DGTA nima pravne osebnosti, ki bi bila ločena od Belgijske države.

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

- 17 Nekdanji učenci so na nedoločen datum začeli usposabljanje za letenje pri BFS, šoli za usposabljanje, ki jo je DGTA odobril in potrdil njene programe usposabljanja za leti 2014 in 2016. To usposabljanje je bilo namenjeno temu, da se jim omogoči pridobitev licence za poklicnega pilota, imenovane licenca CPL(A).

- 18 Po opravljenem preizkusu praktične usposobljenosti iz Priloge I, Dodatek 3, točka A, odstavek 10, k Uredbi št. 1178/2011 so nekdanji učenci, razen osebe OP, konec leta 2018 pri DGTA vložili vlogo za izdajo licence CPL(A).

- 19 DGTA je z odločbami z dne 15. januarja 2019 izdajo zahtevane licence nekdanjim učencem zavrnil. Po tem, ko je bil postopek prekinjen, ker je Conseil d'État (državni svet, Belgija) izdal začasno odredbo, in ko je DGTA te odločbe odpravil, je ta direktorat 22. februarja 2019 nekdanjim učencem, razen OP, vročil nove zavrnilne odločbe.
- 20 V odločbah z dne 22. februarja 2019 je DGTA navedel, da je bilo število ur instrumentalnega letenja vsakega od nekdanjih učencev manjše od 115 ur, zahtevanih v Prilogi I, Dodatek 3, točka A, odstavek 9(e), k Uredbi št. 1178/2011. Ur, opravljenih na napravah FNPT II, ki presegajo maksimalno število 55 ur iz prvega stavka tega odstavka 9, naj namreč ne bi bilo mogoče upoštevati pri presoji izpolnitve minimalne zahteve 115 ur instrumentalnega letenja iz navedenega odstavka 9(e).
- 21 Predsednik tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini, Belgija), pri katerem so nekdanji učenci vložili predlog za izdajo začasnih odredb, je 18. aprila 2019 DGTA odredil, naj jim izda licenco CPL(A). Ta sklep, ki ga je DGTA izvršil, je 8. avgusta 2019 potrdilo cour d'appel de Bruxelles (višje sodišče v Bruslju, Belgija), pri čemer je med drugim navedlo, da se je DGTA oprl na novo, še spreminjajočo se razlago zadevne ureditve.
- 22 Med tem je État belge 31. maja 2019 vložila tožbo proti nekdanjim učencem, razen OP, in proti šoli BFS pri tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini), predložitvenem sodišču, v kateri je med drugim zahtevala, naj se jim naloži, da morajo vrniti licence CPL(A), ki so jim bile izdane na podlagi sklepa z dne 18. aprila 2019. Ker je DGTA pozneje osebi OP začasno izdala licenco CPL(A), je bila pri istem sodišču 20. decembra 2019 vložena tožba tudi proti tej osebi.
- 23 Po mnenju État belge morajo nekdanji učenci svoje usposabljanje dopolniti z urami instrumentalnega letenja v zrakoplovu in nato ponovno opraviti preizkus praktične usposobljenosti. Nekdanji učenci in šola BFS menijo nasprotno.
- 24 V teh okoliščinah je tribunal de première instance francophone de Bruxelles (prvostopenjsko sodišče v Bruslju za postopke v francoščini) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:
 - „1. Ali je mogoče na podlagi [odstavka] 9 [točke A] Dodatka 3 Priloge I k [Uredbi št. 1178/2011] pri izračunu 115 ur instrumentalnega letenja iz [odstavka] 9(e) upoštevati ure usposabljanja, opravljene na simulatorju letenja FNPT II (instrumentalno letenje na tleh), in sicer poleg 15 ur MCC iz [odstavka] 9(e)(2) in poleg največ 40 ur usposabljanja za letenje, opravljenega na FNPT II iz [odstavka] 9(e)(3)(ii), torej več kot 55 ur instrumentalnega letenja na tleh?
 2. Ali bi bil odgovor na prvo vprašanje drugačen, če bi ure, opravljene poleg navedenih 15 in 40 ur, pomenile ure MCC ali drugo vrsto usposabljanja na simulatorju?
 3. Če je odgovor na prvi dve vprašanji nikalen, ali je mogoče na podlagi [odstavka] 10 [točke A] Dodatka 3 Priloge I k navedeni uredbi licenco CPL(A) izdati, ko kandidati za pilote opravijo usposabljanje z zadostnim številom ur v zrakoplovu, ne da bi morali ponovno opraviti preizkus praktične usposobljenosti (*„skill test“*) za instrumentalno letenje?

4. Če je odgovor na prva tri vprašanja nikalen, ali splošno načelo pravne varnosti nalaga, da se razlaga Sodišča v zvezi z zadevnim pravnim pravilom časovno omeji, na primer tako, da se uporablja samo za kandidate za pilote, ki zaprosijo za izdajo licence CPL(A) oziroma ki so usposabljanje za pridobitev navedene licence začeli po datumu sodbe Sodišča?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo in drugo vprašanje

- 25 Predložitveno sodišče želi s prvim in drugim vprašanjem, ki ju je treba obravnavati skupaj, v bistvu izvedeti, ali je treba Prilogo I, Dodatek 3, točka A, odstavek 9(e), k Uredbi št. 1178/2011 razlagati tako, da je mogoče v okviru 115 ur instrumentalnega letenja iz te določbe upoštevati več kot 55 ur instrumentalnega letenja na tleh, kar presega 40 ur usposabljanja za instrumentalno letenje in 15 ur dela v veččlanski posadki, ki jih je mogoče opraviti na tleh.
- 26 Pri razlagi določbe prava Unije je treba upoštevati ne le njeno besedilo, ampak tudi kontekst in cilje, ki jih uresničuje ureditev, katere del je (sodba z dne 12. oktobra 2017, Tigers, C-156/16, EU:C:2017:754, točka 21 in navedena sodna praksa).
- 27 Priloga I, Dodatek 3, točka A, k Uredbi št. 1178/2011 določa seznam tečajev za usposabljanje, potrebnih za izdajo licence CPL(A) in za pridobitev ratinga „IR“. V skladu s Prilogo I, Dodatek 3, točka A, odstavek 4, k tej uredbi morajo ti tečaji vključevati teoretično usposabljanje in praktično usposabljanje, imenovano „usposabljanje za letenje“.
- 28 Vsebina usposabljanja za letenje je urejena v Prilogi I, Dodatek 3, točka A, odstavek 9, k navedeni uredbi.
- 29 V skladu s to določbo to usposabljanje obsega skupno „najmanj 195 ur, vključno z vsemi preverjanji napredka, od tega je lahko do 55 ur od celotnega usposabljanja instrumentalno letenje na tleh“. V tej določbi je nato v pododstavkih od (a) do (f) naštet, „najmanj“ koliko ur katerih vrst tečajev morajo kandidati opraviti v teh 195 urah.
- 30 V zvezi s tem je v pododstavku (e) navedena zahteva, da opravi najmanj „115 ur instrumentalnega letenja“.
- 31 V skladu s Prilogo I, Dodatek 3, točka A, odstavek (9)(e), od (1) do (3), k Uredbi št. 1178/2011 teh 115 ur instrumentalnega letenja vključuje „najmanj“, prvič, 20 ur kot pilot pripravnik za glavnega pilota, drugič, 15 ur dela v veččlanski posadki, za kar se lahko uporabita napravi FFS ali FNPT II, in tretjič, 50 ur usposabljanja za instrumentalno letenje, od katerih je lahko „največ“ 25 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravi FNPT I ali 40 ur instrumentalnega letenja na tleh na napravah FNPT II, FTD 2 ali FFS (od tega se lahko največ deset ur opravi na napravi FNPT I).
- 32 Na prvem mestu, kar zadeva jezikovno razlago Priloge I, Dodatek 3, točka A, odstavek (9)(e), k Uredbi št. 1178/2011, je treba navesti, da uporaba izraza „najmanj“ kaže na to, da so 115 ur instrumentalnega letenja, 20 ur usposabljanja kot pilot pripravnik za glavnega pilota, 15 ur dela v veččlanski posadki in 50 ur usposabljanja za instrumentalno letenje minimalne zahteve. Okoliščina, da je vsota teh 20, 15 in 50 ur nižja od 115 ur zahtevanega instrumentalnega letenja,

potrjuje ugotovitev, da navedene vrednosti 20, 15 in 50 ur pomenijo minimalne zahteve, kar pomeni, da jih je treba dopolniti z dodatnimi urami usposabljanja, da bi se doseglo 115 ur zahtevanega instrumentalnega letenja.

- 33 Poleg tega je iz besedila te določbe v povezavi z opredelitvijo pojma „čas instrumentalnega letenja“ iz točke FCL.010 Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 razvidno tudi, da lahko 115 ur zahtevanega instrumentalnega letenja vključuje tako „čas instrumentalnega letenja v zraku“, med katerim pilot med letom upravlja zrakoplov izključno z instrumenti, in „čas instrumentalnega letenja v simulatorju“ na tleh, ko pilot prejema navodila med simuliranim instrumentalnim letom v napravi za simulacijo letenja, ki je lahko FFS, FNPT ali FTD.
- 34 V zvezi z zadnjenavedenim iz besedila Priloge I, Dodatek 3, točka A, odstavek (9)(e)(2), k Uredbi št. 1178/2011 izhaja, da se lahko 15 ur dela v veččlanski posadki v celoti opravi na tleh v napravah FFS ali FNPT II. Glede na to besedilo, ugotovitve iz točke 32 te sodbe in to, da ni nikakršne nasprotne navedbe v tej določbi in v tej uredbi, je treba ugotoviti, da ne le, da lahko kandidat opravi več kot 15 ur dela v veččlanski posadki, ampak lahko načeloma tudi preostale ure opravi na tleh. Zato je načeloma mogoče upoštevati več kot 15 ur instrumentalnega letenja na tleh.
- 35 Nasprotno pa, kar zadeva instrumentalno letenje, iz besedila Priloge I, Dodatek 3, točka A, odstavek (9)(e)(3), k Uredbi št. 1178/2011 in natančneje iz uporabe izraza „največ“ izhaja, da kadar mora kandidat opraviti najmanj 50 ur instrumentalnega letenja, ne more več kot 40 teh ur opraviti na tleh v napravah FNPT II, FTD 2 ali FFS. Iz tega sledi, da ur instrumentalnega letenja, ki so bile opravljene na tleh in presegajo teh 40 ur, ni mogoče upoštevati za doseg zahtevanih ur usposabljanja.
- 36 Na drugem mestu, kar zadeva kontekst določbe iz Priloge I, Dodatek 3, točka A, odstavek (9)(e)(2) in (3), k Uredbi št. 1178/2011 je treba opozoriti, da, kot je bilo navedeno v točki 29 te sodbe, ta odstavek 9, katerega del je ta določba, določa, da usposabljanje za letenje obsega „najmanj 195 ur [...], od tega je lahko do 55 ur od celotnega usposabljanja instrumentalno letenje na tleh“.
- 37 Iz tega nedvoumno sledi, da kandidatu v celoti ur usposabljanja za letenje, ki jih mora opraviti, ni mogoče upoštevati več kot 55 ur instrumentalnega letenja na tleh. Povedano drugače, morebitnih ur instrumentalnega letenja na tleh, ki presegajo teh 55 ur, ni mogoče upoštevati pri presoji oprave ur usposabljanja, da bi se doseglo skupaj zahtevanih 195 ur.
- 38 Priloge I, Dodatek 3, točka A, odstavek (9)(e)(2) in (3), k Uredbi št. 1178/2011 tako ni mogoče, ne da bi se ravnalo v nasprotju s strukturo in notranjo koherentnostjo tega odstavka 9, razlagati tako, da dovoljuje upoštevanje števila ur instrumentalnega letenja na tleh, ki presega 55 ur.
- 39 Zato se lahko kandidatu, ki je, kot mu to omogoča Priloga I, Dodatek 3, točka A, odstavek (9)(e)(ii), k Uredbi št. 1178/2011, opravil 40 ur instrumentalnega letenja na tleh, upošteva največ 15 ur dela v veččlanski posadki, opravljenih na tleh na podlagi tega odstavka 9(e)(2).
- 40 Nasprotno pa lahko kandidat, ki je opravil manj kot 40 ur instrumentalnega letenja na tleh, uveljavlja več kot 15 ur dela v veččlanski posadki na tleh, dokler je njegovo usposabljanje v skladu zlasti z zgornjo mejo 55 ur instrumentalnega letenja na tleh v okviru celotnega usposabljanja.

- 41 V nasprotju z argumenti nekdanjih učencev in šole BFS v pisnih stališčih taka razlaga Priloge I, Dodatek 3, točka A, odstavek (9)(e), k Uredbi št. 1178/2011, ne more minimalne zahteve iz tega odstavka spremeniti v zgornjo mejo.
- 42 Na tretjem mestu, razlago, da se kandidatu na podlagi Priloge I, Dodatek 3, točka A, odstavek 9(e), k Uredbi št. 1178/2011, ne more upoštevati več kot 55 ur instrumentalnega letenja na tleh, podpira cilj te uredbe.
- 43 Kot je namreč razvidno iz uvodne izjave 1 navedene uredbe, je ta uredba del normativnega okvira, namenjenega zagotavljanju varnosti civilnega letalstva.
- 44 Ta cilj pa zahteva, da vsak kandidat pridobi izkušnjo dejanskega letenja, tako da opravi znatni del usposabljanja v dejanskih razmerah v letalu. Čeprav je usposabljanje na tleh komplement usposabljanja v zraku, pa ga ne more nadomestiti.
- 45 Glede na vse zgornje preudarke je treba na prvo in drugo vprašanje odgovoriti, da je treba Prilogo I, Dodatek 3, točka A, odstavek 9(e), k Uredbi št. 1178/2011 razlagati tako, da pri presoji oprave 115 ur instrumentalnega letenja iz te določbe ni mogoče upoštevati več kot 55 ur instrumentalnega letenja na tleh.

Tretje vprašanje

- 46 Predložitveno sodišče želi s tretjim vprašanjem v bistvu izvedeti, ali je treba Prilogo I, Dodatek 3, točka A, odstavek 10, k Uredbi št. 1178/2011 razlagati tako, da se kandidatu, ki je opravil preizkus praktične usposobljenosti, preden je opravil vse zahtevane ure usposabljanja, licenca CPL(A) lahko podeli, ko dokonča svoje usposabljanje, ne da bi moral ponovno opraviti ustrezen preizkus praktične usposobljenosti.
- 47 V skladu s Prilogo I, Dodatek 3, točka A, odstavek 10, k Uredbi št. 1178/2011 „[p]o ustreznem usposabljanju za letenje kandidat opravlja preizkus praktične usposobljenosti [...]“.
- 48 Besedilo te določbe, naj gre med drugim za nemško („[n]ach Abschluss“), špansko („[t]ras la finalizacion“), francosko („[à] l'issue“), italijansko („[i]n seguito al complemento“) ali angleško različico („[u]pon completion“), tako izrecno določa, da lahko kandidat preizkus praktične usposobljenosti opravlja šele po tem, ko je končal usposabljanje.
- 49 Iz opredelitve preizkusa praktične usposobljenosti, ki je navedena v točki FCL.010 Priloge I k Uredbi št. 1178/2011, niti iz splošnih zahtev v zvezi s tem preizkusom, navedenih v točki FCL.030 te priloge, ni mogoče izpeljati nobene drugačne razlage. Te namreč ne vsebujejo nobene navedbe, iz katere bi bilo mogoče jasno sklepati, da se preizkus praktične usposobljenosti lahko opravlja pred opravilo vseh ur usposabljanja za letenje.
- 50 Iz tega sledi, da mora kandidat, ki je opravil preizkus praktične usposobljenosti, preden je opravil zahtevano število ur usposabljanja, ne samo dokončati svoje usposabljanje, ampak tudi ponovno opraviti preizkus praktične usposobljenosti, ki se opravlja po končanem usposabljanju.

51 Glede na vse zgornje navedbe je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da je treba Prilogo I, Dodatek 3, točka A, odstavek 10, k Uredbi št. 1178/2011 razlagati tako, da se kandidatu, ki je preizkus praktične usposobljenosti opravil, preden je opravil vse zahtevane ure usposabljanja, licenca CPL(A) lahko izda šele po tem, ko je dokončal svoje usposabljanje in ponovno opravil ustrezni preizkus praktične usposobljenosti.

Časovna omejitev učinkov te sodbe

52 Ob upoštevanju odgovorov na prvo, drugo in tretje vprašanje je treba odločiti o vprašanih predložitvenega sodišča, navedenih v okviru četrtega vprašanja, o možnosti časovne omejitve učinkov te sodbe.

53 V zvezi s tem je treba opozoriti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso razlaga posameznega pravila prava Unije, ki jo Sodišče poda pri izvajanju pristojnosti na podlagi člena 267 PDEU, pojasnjuje ter natančneje določa pomen in obseg tega pravila, kot se mora ali bi se moralo razumeti in uporabljati od začetka svoje veljavnosti. Iz tega sledi, da sodišča tako razlagano pravilo smejo in morajo uporabiti tudi za pravna razmerja, ki so nastala in so bila oblikovana pred izdajo sodbe, s katero je bilo odločeno o predlogu za razlago, če so tudi sicer izpolnjeni pogoji za predložitev spora glede uporabe navedenega pravila pristojnemu sodišču (sodba z dne 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Ponarejanje listin), C-510/19, EU:C:2020:953, točka 73 in navedena sodna praksa).

54 Sodišče sme le izjemoma z uporabo splošnega načela pravne varnosti, ki je del pravnega reda Unije, omejiti možnost katere koli zainteresirane osebe, da bi se z namenom izpodbijanja pravnih razmerij, ki so nastala v dobri veri, sklicevala na določbo, ki jo je razložilo. Za določitev take omejitve morata biti izpolnjena dva bistvena pogoja, in sicer dobra vera zainteresiranih oseb in nevarnost resnih težav (sodba z dne 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Ponarejanje listin), C-510/19, EU:C:2020:953, točka 74 in navedena sodna praksa).

55 V obravnavani zadevi je treba poudariti, da niti predlog za sprejetje predhodne odločbe niti stališča, predložena Sodišču, ne vsebujejo elementov, ki bi lahko dokazovali, da bi razlaga, ki jo je Sodišče sprejelo v tej sodbi, pomenila nevarnost resnih težav, ker ni točno navedeno število pravnih razmerij, ki so bila sklenjena v dobri veri in na katera bi ta razlaga lahko vplivala.

56 Te presoje ne omaja argument, ki so ga nekdanji učenci in šola BFS navedli v pisnih stališčih, da naj bi odgovori na prvo, drugo in tretje vprašanje nujno in samodejno privedli do retroaktivne odprave vseh licenc CPL(A), izdanih v vseh državah članicah na podlagi nepravilnega usposabljanja.

57 Čeprav namreč ta argument temelji na predpostavki, da je treba licence CPL(A), izdane z odločbami, ki so postale dokončne, preklicati, je treba brez poseganja v sodno prakso, navedeno v točki 53 te sodbe, opozoriti, da v skladu z načelom pravne varnosti pravo Unije ne zahteva, da mora upravni organ načeloma ponovno preučiti upravno odločbo, ki je postala dokončna po izteku rokov za vložitev pravnih sredstev ali z izčrpanjem pravnih sredstev. Spoštovanje tega načela omogoča izognitev neomejenemu izpodbijanju upravnih aktov, ki imajo pravne učinke (glej v tem smislu sodbi z dne 13. januarja 2004, Kühne & Heitz, C-453/00, EU:C:2004:17, točki 22 in 24, in z dne 14. maja 2020, Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU in C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, točka 186 in navedena sodna praksa).

- 58 V teh okoliščinah v obravnavani zadevi nobeden od elementov ni tak, da bi lahko upravičil odstopanje od načela, da razlagalna sodba začne učinkovati na dan začetka veljavnosti razlaganega pravila.
- 59 Glede na vse zgornje navedbe učinkov te sodbe ni treba časovno omejiti.
- 60 Poleg tega je treba – da bi se predložitvenemu sodišču dal celovit odgovor – opozoriti, da sta lahko polna učinkovitost prava Unije in učinkovito varstvo pravic, ki jih imajo na njegovi podlagi posamezniki, po potrebi zagotovljena z načelom odgovornosti države za škodo, povzročeno posameznikom zaradi kršitev prava Unije, za katere odgovarja država, saj to načelo izhaja iz sistema pogodb, na katerih temelji Unija (glej v tem smislu sodbi z dne 5. marca 1996, Brasserie du pêcheur in Factortame, C-46/93 in C-48/93, EU:C:1996:79, točke 20, 39 in 52, in z dne 19. decembra 2019, Deutsche Umwelthilfe, C-752/18, EU:C:2019:1114, točka 54).

Stroški

- 61 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (deveti senat) razsodilo:

- 1. Prilogo I, Dodatek 3, točka A, odstavek 9(e), k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2018/1119 z dne 31. julija 2018, je treba razlagati tako, da pri presoji oprave 115 ur instrumentalnega letenja iz te določbe ni mogoče upoštevati več kot 55 ur instrumentalnega letenja na tleh.**
- 2. Prilogo I, Dodatek 3, točka A, odstavek 10, k Uredbi št. 1178/2011, kakor je bila spremenjena, je treba razlagati tako, da se kandidatu, ki je preizkus praktične usposobljenosti opravil, preden je opravil vse zahtevane ure usposabljanja, licenca CPL(A) lahko izda šele po tem, ko je dokončal svoje usposabljanje in ponovno opravil ustrezni preizkus praktične usposobljenosti.**

Podpisi