



# Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (nionde avdelningen)

den 18 november 2021 \*

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EU) nr 1178/2011 – Tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten – Tillägg 3, avsnitt A, punkterna 9 och 10 i bilaga I – Utbildning för trafikflygarcertifikat – Flygutbildning – Instrumenttid på marken – Beräkning – Träning med simulator – Flygprov – Rättssäkerhetsprincipen – Begränsning av rättsverkningarna i tiden av en dom i ett mål om förhandsavgörande”

I mål C-413/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Franskspråkiga förstainstansdomstolen i Bryssel, Belgien), genom beslut av den 12 februari 2020, som inkom till domstolen den 2 september 2020, i målet

**État belge**

mot

**LO,**

**OG,**

**SH,**

**MB,**

**JD,**

**OP,**

**Bluetail Flight School SA (BFS)**

meddelar

DOMSTOLEN (nionde avdelningen),

sammansatt av ordföranden på tredje avdelningen K. Jürimäe (referent), tillika tillförordnad ordförande på nionde avdelningen, samt domarna S. Rodin och N. Piçarra,

\* Rättegångsspråk: franska.

generaladvokat: A. Rantos,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- LO, OG, SH, MB, JD och OP, genom S. Golinvaux, T. Godener och P. Frühling, avocats,
- Bluetail Flight School SA (BFS), genom J. d'Oultremont, avocat,
- Belgiens regering, genom M. Van Regemorter, L. Van den Broeck och C. Pochet, samtliga i egenskap av ombud, biträdda av L. Delmotte och B. Van Hyfte, advocaten,
- Österrikes regering, genom J. Schmoll och G. Kunnert, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom B. Sasinowska, C. Vrignon och W. Mölls, samtliga i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

### **Dom**

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av tillägg 3, del A, punkterna 9 och 10 i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 2011, s. 1), i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EU) 2018/1119 av den 31 juli 2018 (EUT L 204, 2018, s. 13) (nedan kallad förordning nr 1178/2011), och rättssäkerhetsprincipen.
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan État belge (belgiska staten), å ena sidan, och LO, OG, SH, MB, JD och OP (nedan kallade de före detta eleverna) och Bluetail Flight School SA (nedan kallat BFS), å andra sidan. Målet rör de före detta elevernas rätt till ett trafikflygarcertifikat.

### **Tillämpliga bestämmelser**

#### ***Unionsrätt***

- 3 Skäl 1 i förordning nr 1178/2011 har följande lydelse:

”Syftet med [Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 2008, s. 1)] är att skapa och

upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa. Genom den förordningen ska detta och andra mål kunna uppnås när det gäller säkerhetsnivån inom den civila luftfarten.”

4 Artikel 1 i förordning nr 1178/2011 har följande lydelse:

”I den här förordningen fastställs närmare bestämmelser om följande:

1) Olika behörigheter för flygcertifikat, villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat ...;

...”

5 Artikel 2 i förordningen, med rubriken ”Definitioner”, har följande lydelse:

”I denna förordning gäller följande definitioner:

1) *Del FCL-certifikat*: ett certifikat som utfärdats för en flygbesättningsmedlem och som uppfyller kraven i bilaga I.

...

16) *godkänd utbildningsorganisation (Approved Training Organisation, ATO)*: en organisation som har rätt att tillhandahålla utbildning för piloter på grundval av ett godkännande som utfärdats i enlighet med artikel 10a.1 första stycket.

...”

6 I artikel 3.1 i nämnda förordning föreskrivs följande:

”Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8 i denna förordning ska piloter på luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och c och artikel 4.5 i förordning (EG) nr 216/2008 efterleva de tekniska krav och administrativa förfaranden som anges i bilaga I och bilaga IV till den här förordningen.”

7 Bilaga I till förordning nr 1178/2011, med rubriken ”DEL FCL”, innehåller bland annat kapitel A, med rubriken ”Allmänna krav”, som omfattar punkterna FCL.001–FCL.070.

8 Under rubriken ”Tillämpningsområde” anges följande i punkt FCL.005 i denna bilaga:

”I denna del fastställs kraven för utfärdande av flygcertifikat och tillhörande behörigheter och behörighetsbevis samt villkor för deras giltighet och användning.”

9 I punkt FCL.010 i nämnda bilaga, med rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”I denna del gäller följande definitioner:

...

*flygsimulator (FFS, Full Flight Simulator)*: återgivning i fullstorlek av cockpit av viss typ eller visst fabrikat, viss modell och serie av luftfartyg, inklusive sammankoppling av all utrustning och alla datorprogram som krävs för att återge luftfartyget i mark- och flygverksamhet, ett visuellt system som ger utblick från cockpit samt ett rörelsesystem som simulerar de krafter som uppstår vid flygning.

...

*flygutbildningshjälpmedel (FTD, Flight Training Device)*: återgivning i fullstorlek av instrument, utrustning, paneler och manöverorgan för en viss typ av luftfartyg i ett öppet cockpitområde eller i en sluten luftfartygscockpit, inklusive sammankoppling av all utrustning och alla datorprogram som krävs för att återge luftfartyget under mark- och flygförhållanden i den omfattning som systemen är installerade i anordningen. Här krävs det varken ett rörelsesystem som simulerar de krafter som uppstår vid flygning eller ett visuellt system, fränsett för FTD(H) nivå 2 och 3, där visuella system måste ingå.

*utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FNPT, Flight and Navigation Procedures Trainer)*: utbildningshjälpmedel som återger ett luftfartygs förarutrymme eller cockpitmiljön, inklusive sammankoppling av utrustning och datorprogram som krävs för att återge en typ eller klass av luftfartyg i flygverksamhet i en sådan omfattning som systemen verkar fungera i ett luftfartyg.

...

*instrumenttid under flygning*: flygtid under vilken en pilot kontrollerar ett luftfartyg med hjälp av enbart instrument.

*instrumenttid på marken*: tid under vilken en pilot erhåller utbildning i simulerad instrumentflygning i utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD).

*instrumenttid*: instrumenttid under flygning eller instrumenttid på marken.

...

*samarbete i flerpilotsbesättning (MCC)*: flygbesättningens funktion som en samarbetsgrupp under ledning av befälhavaren.

...

*befälhavare (PIC)*: pilot som är ansvarig för framförande och säkerhet under flygning.

...

*flygprov*: uppvisande av färdigheter inför utfärdande av certifikat eller behörighet, inbegripet sådana muntliga prov som kan krävas.

...

*elevbefälhavare (SPIC)*: pilot under utbildning som agerar som befälhavare på en flygning med en flyginstruktör där instruktören endast iakttar eleven utan att påverka eller kontrollera flygningen.

...”

- 10 Punkt FCL.030 i samma bilaga, med rubriken ”Praktiskt flygprov”, har följande lydelse:
- ”a) Innan ett flygprov för utfärdande av ett certifikat, en behörighet eller ett behörighetsbevis genomförs, ska sökanden ha godkänts på det tillhörande teoriprovet. Undantag kan dock göras för sökande som genomgår en kurs i integrerad flygutbildning.
- Teoriutbildningen ska alltid ha avslutats innan ett sådant prov genomförs.
- b) Förutom vid utfärdande av ATPL ska sökanden till ett flygprov ha rekommenderats för provet av den organisation/person som ansvarar för utbildningen, efter det att utbildningen har avslutats. Utbildningsdokumentationen ska finnas tillgänglig för kontrollanten.”
- 11 I tillägg 3 i bilaga I till förordning nr 1178/2011 beskrivs, såsom preciseras i punkten 1, ”kraven för olika typer av utbildningskurser för utfärdande av ett CPL och ett ATPL [*airline transport pilot licence*], med och utan en IR [instrumentbehörighet]”.
- 12 Avsnitt A i nämnda tillägg, med rubriken ”Integrerad ATP-kurs – flygplan”, innehåller följande passage:

”ALLMÄNT

...

4. Kursen ska omfatta:
- teoriutbildning som motsvarar kunskapsnivån för ATPL(A),
  - utbildning i visuell flygning och i instrumentflygning, och
  - träning av MCC för verksamhet på flerpilotsflygplan.

...

#### FLYGUTBILDNING

9. Flygutbildningen, som inte inbegriper utbildning för typbehörighet, ska omfatta minst 195 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen, varav upp till 55 timmar under hela kursen kan utgöras av instrumenttid på marken. Inom ramen för de 195 timmarna ska sökande genomföra minst följande:
- 95 timmar i dubbelkommando, varav upp till 55 timmar kan utgöras av instrumenttid på marken.
  - 70 timmar som befälhavare, inbegripet VFR-flygning [(*Visual Flight Rule*)] och instrumentflygtid som befälhavare under utbildning (SPIC). Instrumentflygtiden som SPIC får endast tillgodoräknas som flygtid som befälhavare med upp till maximalt 20 timmar.
  - 50 timmars distansflygning som befälhavare, inbegripet en distansflygning enligt VFR på minst 540 km (300 nautiska mil), under vilken fullstoppsslandningar vid två flygplatser andra än startflygplatsen ska göras.
  - 5 timmars flygtid i flygplan ska genomföras under mörker, däribland minst 3 timmar i dubbelkommando som inbegriper minst 1 timmes navigeringsflygning samt 5 starter och 5 fullstoppsslandningar i enkelkommando.
  - 115 timmars instrumenttid, som omfattar minst

- 1) 20 timmar som SPIC,
- 2) 15 timmars MCC, för vilket en FFS eller en FNPT II kan användas,
- 3) 50 timmars instrumentutbildning, varav upp till
  - i) 25 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT I eller
  - ii) 40 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT II, en FTD 2 eller en FFS, varav maximalt 10 timmar får genomföras i en FNPT I.

En sökande som innehar ett intyg som bestyrker att modulen för grundläggande instrumentflygning har genomförts ska tillgodoräkna sig detta med upp till 10 timmar mot kravet på instrumentutbildningstid. Timmar som har genomförts i ett [utbildningshjälpmedel för grundläggande instrumentutbildning (*Basic Instrument Training Device* – BITD)] får inte tillgodoräknas.

- f) 5 timmar ska genomföras i ett flygplan som är certifierat för att medföra minst 4 personer och utrustat med ställbar propeller och infällbart landningsställ.

#### FLYGPROV

10. Efter att ha avslutat den relaterade flygutbildningen ska sökanden genomföra flygprovet för CPL(A) på antingen ett enmotorigt eller ett flermotorigt flygplan och flygprovet för instrumentbehörighet på ett flermotorigt flygplan.”

#### **Belgisk rätt**

- 13 I artikel 1 i kunglig kungörelse av den 25 oktober 2013 om genomförande av [förordning nr 1178/2011] (*Moniteur belge* av den 16 december 2013, s. 98879) föreskrivs följande:

”I denna kungörelse avses med

...

12° DGTA: Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports (Generaldirektoratet för luftfart vid den federala myndigheten för rörlighet och transport);

...”

- 14 Artikel 4 i den kungliga kungörelsen har följande lydelse:

”DGTA utses till behörig myndighet enligt artikel 11b i [förordning nr 1178/2011].”

- 15 I artikel 5 i den kungliga kungörelsen föreskrivs följande:

”DGTA utses till behörig myndighet enligt punkt FCL.001 i bilaga I till [förordning nr 1178/2011].”

- 16 Enligt de förklaringar som den hänskjutande domstolen har lämnat i sin begäran om förhandsavgörande kan DGTA inte betraktas som en juridisk person som är skild från belgiska staten.

## Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 17 Vid ett icke angivet datum påbörjade de före detta eleverna en flygutbildning hos den av DGTA godkända utbildningsorganisationen BFS. BFS utbildningshandböcker från år 2014 och år 2016 har godkänts av DGTA. Utbildningen skulle leda fram till ett trafikflygarcertifikat, kallat CPL(A)-certifikat.
- 18 Efter att ha godkänts i det flygprov som avses i tillägg 3, avsnitt A, punkt 10 i bilaga I till förordning nr 1178/2011, ingav de före detta eleverna, med undantag för OP, i slutet av år 2018 en ansökan om CPL(A)-certifikat till DGTA.
- 19 DGTA beslutade den 15 januari 2019 att inte bevilja de före detta eleverna det begärda certifikatet. Efter det att Conseil d'État (Högsta förvaltningsdomstolen, Belgien) interimistiskt hade beslutat att besluten tillsvidare inte skulle gälla, och DGTA hade återkallat dem, delgav DGTA de före detta eleverna, med undantag för OP, nya avslagsbeslut den 22 februari 2019.
- 20 DGTA påpekade i besluten av den 22 februari 2019 att antalet timmar instrumenttid som var och en av de före detta eleverna hade haft understeg de 115 timmar som krävs enligt tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e, i bilaga I till förordning nr 1178/2011. Det antal träningstimmar som har utförts i en FNPT II utöver det tak på 55 timmar som avses i första meningen i punkt 9 kan nämligen inte beaktas vid bedömningen av huruvida det krav på minst 115 timmars instrumenttid som uppställs i punkt 9 e har uppfyllts.
- 21 På begäran av de före detta eleverna, med undantag för OP, förpliktade ordföranden vid Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Franskspråkiga förstainstansdomstolen i Bryssel, Belgien), genom interimistiskt beslut av den 18 april 2019, DGTA att utfärda de begärda CPL(A)-certifikaten. Detta beslut, som DGTA efterkom, fastställdes den 8 augusti 2019 av Cour d'appel de Bruxelles (Appellationsdomstolen i Bryssel, Belgien). Denna domstol påpekade bland annat att DGTA hade grundat sig på en ny, ännu i viss mån skiftande, tolkning av den aktuella lagstiftningen.
- 22 Dessförinnan hade belgiska staten, den 31 maj 2019, stämt de före detta eleverna (med undantag för OP) och BFS vid Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Franskspråkiga förstainstansdomstolen i Bryssel, Belgien), det vill säga den hänskjutande domstolen, och bland annat yrkat att de förstnämnda skulle förpliktas att återlämna de CPL(A)-certifikat som de hade mottagit med stöd av beslutet av den 18 april 2019. Då DGTA senare utfärdat ett provisoriskt CPL(A)-certifikat till OP, stämde även OP av samma skäl vid nämnda domstol den 20 december 2019.
- 23 Enligt belgiska staten måste de före detta eleverna komplettera sin utbildning med ytterligare ett antal timmar av instrumentträning på ett luftfartyg och därefter avlägga flygprovet på nytt. De före detta eleverna och BFS är av motsatt uppfattning.

24 Mot denna bakgrund beslutade Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Franskspråkiga förstainstansdomstolen i Bryssel, Belgien) att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:

- ”1) Är det tillåtet enligt tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 i bilaga I till [förordning nr 1178/2011] att, vid beräkning av de 115 timmar instrumenttid som avses i punkt 9 e, ta hänsyn till övningstimmar som fullgjorts i en FNPT II-simulator (instrumenttid på marken) utöver de 15 timmar av MCC som avses i punkt 9 e.2 och utöver de högst 40 timmar av utbildning i instrumentflygning i en FNPT II-simulator som avses i punkt 9 e.3 ii, det vill säga mer än 55 timmars instrumenttid på marken?
- 2) Har det betydelse för svaret på fråga 1 om de timmar som fullgjorts utöver ovan angivna 15 och 40 timmar utgörs av MCC-timmar eller av någon annan typ av träning med simulator?
- 3) Om frågorna 1 och 2 besvaras nekande, innebär då [tillägg 3, avsnitt A, punkt 10] i bilaga I till samma förordning att ett CPL(A)-certifikat kan beviljas efter det att piloteleverna har kompletterat sin utbildning med ett tillräckligt antal timmar i ett luftfartyg, utan att de behöver göra om flygprovet (*skill test*) i instrumentflygning?
- 4) Om frågorna 1–3 besvaras nekande, innebär den allmänna rättssäkerhetsprincipen att EU-domstolens tolkning av den aktuella rättsregeln begränsas i tiden, till exempel så att den endast gäller för pilotelever som ansökt om CPL(A)-certifikat, eller har påbörjat sin utbildning i syfte att erhålla detta certifikat, efter den dag då EU-domstolen meddelade sin dom?”

### Prövning av tolkningsfrågorna

#### *Den första och den andra frågan*

- 25 Den hänskjutande domstolen har ställt den första och den andra frågan, vilka ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e i bilaga I till förordning nr 1178/2011 ska tolkas så, att det är möjligt att vid beräkningen av de 115 timmar instrumenttid som avses i den bestämmelsen tillgodoräkna sig mer än 55 timmar av instrumenttid på marken, det vill säga utöver de 40 timmar av utbildning i instrumentflygning och de 15 timmar av samarbete i flerpilotsbesättning som kan genomföras på marken.
- 26 Vid tolkningen av en unionsbestämmelse ska inte bara lydelsen beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (dom av den 12 oktober 2017, Tigers, C-156/16, EU:C:2017:754, punkt 21 och där angiven rättspraxis).
- 27 Tillägg 3, avsnitt A i bilaga I till förordning nr 1178/2011 innehåller en förteckning över den utbildning som krävs för att erhålla ett CPL(A)-certifikat och instrumentbehörighet. Det framgår av tillägg 3, avsnitt A, punkt 4 i bilaga I till förordningen att utbildningen måste innefatta dels teoriutbildning, dels praktisk utbildning som kallas ”flygutbildning”.
- 28 I tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 i bilaga I till förordningen regleras innehållet i flygutbildningen.



- 29 Enligt den bestämmelsen ska flygutbildningen omfatta ”minst 195 timmar, tiden för alla kunskapsprov inbegripen, varav upp till 55 timmar under hela kursen kan utgöras av instrumenttid på marken”. I nämnda bestämmelse anges därefter, i leden a–f, det antal timmar och den typ av undervisning som sökanden inom ramen för de 195 timmarna ”minst” måste fullgöra.
- 30 Här nämns under led e kravet på att genomföra minst ”115 timmars instrumenttid”.
- 31 Enligt tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e.1–3 i bilaga I till förordning nr 1178/2011, måste dessa 115 timmars instrumenttid i sin tur omfatta ”minst” för det första 20 timmar som SPIC, för det andra 15 timmars MCC, för vilket en FFS eller en FNPT II kan användas, och för det tredje, 50 timmars instrumentutbildning, varav ”upp till” 25 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT I eller 40 timmar kan vara instrumenttid på marken i en FNPT II, en FTD 2 eller en FFS (varav maximalt 10 timmar får genomföras i en FNPT I).
- 32 Domstolen konstaterar för det första, att en bokstavlig tolkning av tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e i bilaga I till förordning nr 1178/2011, ger vid handen att användningen av uttrycket ”minst” visar att de 115 timmarna av instrumenttid, de 20 timmarna som SPIC, de 15 timmarna av MCC och de 50 timmarna av instrumentutbildning utgör minimikrav. Att summan av dessa 20, 15 respektive 50 timmar understiger de 115 timmars instrumenttid som krävs, stöder uppfattningen att nämnda 20, 15 och 50 timmar utgör minimikrav. Det betyder att de behöver kompletteras med ytterligare utbildningstimmar för att kravet på 115 timmars instrumenttid ska kunna uppnås.
- 33 Det framgår även av ordalydelsen i denna bestämmelse, tolkad mot bakgrund av definitionen av begreppet ”instrumenttid” i punkt FCL.010 i bilaga I till förordning nr 1178/2011, att de 115 timmar av instrumenttid som krävs kan inbegripa såväl ”instrumenttid under flygning”, under vilken en pilot kontrollerar ett luftfartyg med hjälp av enbart instrument, som ”instrumenttid på marken”, under vilken en pilot erhåller utbildning i simulerad instrumentflygning i utbildningshjälpmedel för flygsimulering, som kan vara en FFS, en FNPT eller en FTD.
- 34 Vad gäller den sistnämnda punkten framgår det av tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e.2 i bilaga I till förordning nr 1178/2011 att det är möjligt att helt och hållet genomföra de 15 timmarna av MCC på marken i en FFS eller en FNPT II. Med hänsyn till ordalydelsen, övervägandena ovan i punkt 32 samt det faktum att det inte av denna bestämmelse eller av förordningen framgår att motsatsen gäller, sluter sig domstolen till att en sökande dels får genomföra mer än 15 timmar av MCC, dels i princip har rätt att genomföra även de överskjutande timmarna på marken. Således är det i princip möjligt att tillgodoräkna sig mer än 15 timmar av instrumenttid på marken.
- 35 Vad däremot gäller utbildningen i instrumentflygning, framgår det entydigt av ordalydelsen i tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e.3 i bilaga I till förordning nr 1178/2011, och närmare bestämt av uttrycket ”upp till”, att även om en sökande måste genomföra minst 50 timmars instrumentutbildning, så får han eller hon inte genomföra mer än 40 av dessa timmar i en FNPT II, en FTD 2 eller en FFS. Av detta följer att timmar av instrumentutbildning på marken utöver dessa 40 timmar inte kan beaktas vid beräkningen av erforderliga utbildningstimmar.
- 36 Vad för det andra gäller det sammanhang där bestämmelserna i tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e leden 2 och 3 i bilaga I till förordning nr 1178/2011 ingår, erinrar domstolen om att det av punkt 29 i denna dom framgår att ovannämnda punkt 9, där dessa bestämmelser ingår, stadgar att flygutbildningen ska omfatta ”minst 195 timmar ... varav upp till 55 timmar under hela kursen kan utgöras av instrumenttid på marken”.

- 37 Härav följer otvetydigt att en sökande inte kan tillgodoräkna sig mer än 55 timmar instrumenttid på marken vid fullgörandet av sin flygutbildning, med beaktande av samtliga utbildningstimmar. Med andra ord kan eventuella ytterligare timmar – utöver dessa 55 timmar – av instrumenttid på marken inte beaktas vid beräkningen av det totala antalet utbildningstimmar som sammanlagt måste uppgå till 195 timmar.
- 38 Att tolka tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e leden 2 och 3 i bilaga I till förordning nr 1178/2011 som att det är tillåtet att tillgodoräkna sig mer än 55 timmar av instrumenttid på marken strider mot strukturen och den inre logiken i punkt 9.
- 39 För det fall en sökande har utfört 40 timmars instrumentutbildningstid på marken, vilket är tillåtet enligt tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e.3 ii i bilaga I till förordning nr 1178/2011, får han eller hon således tillgodoräkna sig max 15 timmar av MCC på marken med stöd av punkt 9 e.2.
- 40 Däremot gäller att en sökande som har utfört mindre än 40 timmar av instrumentutbildningstid på marken får tillgodoräkna sig mer än 15 timmar av MCC på marken under förutsättning att utbildningen som helhet, med beaktande av samtliga kurser, inte innehåller mer än 55 timmar av instrumenttid på marken.
- 41 Domstolen anser inte att denna tolkning av tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e.2 i bilaga I till förordning nr 1178/2011, såsom de före detta eleverna och BFS har gjort gällande i sina skriftliga yttranden, kan medföra att det minimikrav som anges däri omvandlas till en maximigräns.
- 42 För det tredje stöds tolkningen att en sökande inte, med åberopande av tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e i bilaga I till förordning nr 1178/2011, kan tillgodoräkna sig mer än 55 timmar av instrumenttid på marken, av det mål som eftersträvas med denna förordning.
- 43 Såsom framgår av skäl 1 i förordningen så ingår denna nämligen i ett regelverk som syftar till att garantera säkerheten inom den civila luftfarten.
- 44 Detta mål gör det påkallat att varje sökande erhåller erfarenhet av riktig flygning genom att genomgå utbildning under verkliga förhållanden ombord på ett flygplan under ett stort antal timmar. Utbildningen på marken kan komplettera utbildningen under flygning, men den kan inte ersätta den.
- 45 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första och den andra frågan besvaras enligt följande. Tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e i bilaga I till förordning nr 1178/2011 ska tolkas så, att det inte är möjligt att vid beräkningen av de 115 timmars instrumenttid som avses i den bestämmelsen beakta mer än 55 timmar av instrumenttid på marken.

### ***Den tredje frågan***

- 46 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida tillägg 3, avsnitt A, punkt 10 i bilaga I till förordning nr 1178/2011 ska tolkas så, att en sökande som gjort flygprovet utan att först ha genomgått det obligatoriska antalet utbildningstimmar kan beviljas ett CPL(A)-certifikat så snart vederbörande har kompletterat sin utbildning utan att behöva göra om flygprovet.
- 47 Enligt ordalydelsen i tillägg 3, avsnitt A, punkt 10 i bilaga I till förordning nr 1178/2011 ska sökanden "[e]fter att ha avslutat flygutbildningen ... genomföra flygprovet".

- 48 Det anges således uttryckligen i denna bestämmelse, till exempel i den tyska språkversionen ("[n]ach Abschluss"), den spanska språkversionen ("[t]ras la finalizacion"), den franska språkversionen ("à l'issue"), den italienska språkversionen ("[i]n seguito al completamento") eller den engelska språkversionen ("[u]pon completion"), att det är först efter att ha genomgått utbildningen som en sökande kan genomföra flygprovet.
- 49 Någon annan tolkning kan inte göras utifrån definitionen av flygprovet enligt punkt FCL.010 i bilaga I till förordning nr 1178/2011, och inte heller utifrån de allmänna krav avseende flygprovet som anges i punkt FCL.030 i denna bilaga. Där finns nämligen ingenting som klart indikerar att flygprovet får anordnas innan samtliga flygutbildningstimmar har fullgjorts.
- 50 Härav följer att en sökande som gjort flygprovet utan att först ha genomgått det obligatoriska antalet utbildningstimmar inte bara är tvungen att komplettera sin utbildning, utan också måste göra om därtill hörande flygprov efter fullgörandet av utbildningen.
- 51 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den tredje frågan besvaras enligt följande. Tillägg 3, avsnitt A, punkt 10 i bilaga I till förordning nr 1178/2011 ska tolkas så, att en sökande som gjort flygprovet utan att först ha genomgått det obligatoriska antalet utbildningstimmar kan beviljas ett CPL(A)-certifikat först när vederbörande har kompletterat sin utbildning och gjort om därtill hörande flygprov.

### **Huruvida rättsverkningarna av förevarande dom ska begränsas i tiden**

- 52 Med hänsyn till svaren på den första, den andra och den tredje frågan, ska domstolen pröva den hänskjutande domstolens spörsmål i samband med den fjärde frågan angående möjligheten att begränsa domens rättsverkningar i tiden.
- 53 Av fast rättspraxis framgår att den tolkning av en unionsbestämmelse som domstolen gör, vid utövandet av sin behörighet enligt artikel 267 FEUF, innebär att den aktuella bestämmelsens innebörd och tillämpningsområde klargörs och förtydligas, såsom den ska tolkas och tillämpas eller borde ha tolkats och tillämpats från och med sitt ikraftträdande. Av detta följer att den på detta sätt tolkade bestämmelsen kan och ska tillämpas av den nationella domstolen på rättsförhållanden som har uppstått och grundats före den dom som meddelas avseende begäran om tolkning, om de omständigheter som gör det möjligt att inför de behöriga domstolarna föra en tvist angående tillämpningen av nämnda bestämmelse föreligger i övrigt (dom av den 24 november 2020, Openbaar Ministerie (Urkundsförfalskning), C-510/19, EU:C:2020:953, punkt 73 och där angiven rättspraxis).
- 54 Det är endast i undantagsfall som EU-domstolen, med tillämpning av den allmänna rättssäkerhetsprincip som ingår i unionens rättsordning, kan se sig föranledd att begränsa berörda personers möjlighet att åberopa en av domstolen tolkad bestämmelse i syfte att ifrågasätta rättsförhållanden som har tillkommit i god tro. För att en sådan begränsning ska kunna komma i fråga ska två väsentliga kriterier vara uppfyllda, nämligen att de berörda handlat i god tro och att det föreligger en risk för allvarliga störningar (dom av den 24 november 2020, Openbaar Ministerie (Urkundsförfalskning), C-510/19, EU:C:2020:953, punkt 74 och där angiven rättspraxis).

- 55 I förevarande fall innehåller varken begäran om förhandsavgörande eller de yttranden som inkommit till domstolen några uppgifter som visar att domstolens tolkning i förevarande dom medför någon risk för allvarliga störningar. Det saknas exakta uppgifter om antalet rättsförhållanden som har uppstått i god tro och som kan påverkas av denna tolkning.
- 56 De före detta eleverna och BFS har i sina skriftliga yttranden anfört att svaren på frågorna 1–3 nödvändigtvis och automatiskt medför att samtliga CPL(A)-certifikat som beviljats i någon av medlemsstaterna efter en bristfällig utbildning måste återkallas med retroaktiv verkan. Domstolens bedömning påverkas dock inte av detta argument.
- 57 Då utgångspunkten för argumentet förefaller vara att vissa CPL(A)-certifikat som beviljats genom lagakraftvunna beslut måste återkallas, erinrar domstolen nämligen om att unionsrätten, med förbehåll för den rättspraxis som nämns ovan i punkt 53 i enlighet med rättssäkerhetsprincipen, inte kräver att en förvaltningsmyndighet i princip ska vara skyldig att ändra ett förvaltningsbeslut som har vunnit laga kraft till följd av att en rimlig överklagandefrist har löpt ut eller att rättsmedlen har uttömts. Iakttagandet av denna princip gör det möjligt att undvika att förvaltningsbeslut som medför rättsverkningar ifrågasätts i all oändlighet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 januari 2004, Kühne & Heitz, C-453/00, EU:C:2004:17, punkterna 22 och 24 och dom av den 14 maj 2020, Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU och C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, punkt 186 och där angiven rättspraxis).
- 58 Under dessa omständigheter finns det i förevarande fall inte någon omständighet som motiverar att det görs undantag från principen att en dom innehållande en tolkning ska ha rättsverkningar från och med den dag då den tolkade regeln träder i kraft.
- 59 Mot bakgrund av det ovan anförda saknas skäl att begränsa förevarande doms rättsverkningar i tiden.
- 60 För att ge den hänskjutande domstolen ett fullständigt svar ska det dessutom tilläggas att unionsrättens fulla verkan och ett effektivt skydd av de rättigheter som enskilda har enligt unionsrätten i förekommande fall kan säkerställas genom principen om statens skadeståndsansvar för skada som har vållats enskilda genom sådana överträdelser av unionsrätten som kan tillskrivas staten. Denna princip utgör en del av systemet i de fördrag som unionen grundar sig på (se, för ett liknande resonemang, dom av den 5 mars 1996, Brasserie du pêcheur och Factortame, C-46/93 och C-48/93, EU:C:1996:79, punkterna 20, 39 och 52, och dom av den 19 december 2019, Deutsche Umwelthilfe, C-752/18, EU:C:2019:1114, punkt 54).

### **Rättegångskostnader**

- 61 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (nionde avdelningen) följande:

- 1) **Tillägg 3, avsnitt A, punkt 9 e i bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008, i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EU) 2018/1119 av den 31 juli 2018, ska tolkas så, att det inte är möjligt att vid beräkningen av de 115 timmars instrumenttid som avses i den bestämmelsen beakta mer än 55 timmar av instrumenttid på marken.**
- 2) **Tillägg 3, avsnitt A, punkt 10 i bilaga I till förordning nr 1178/2011, i dess lydelse enligt förordning 2018/1119, ska tolkas så, att en sökande som gjort flygprovet utan att först ha genomgått det obligatoriska antalet utbildningstimmar kan beviljas ett CPL(A)-certifikat först när vederbörande har kompletterat sin utbildning och gjort om därtill hörande flygprov.**

Underskrifter