



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (devátého senátu)

18. listopadu 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (EU) č. 1178/2011 –
Technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví – Dodatek 3 část
A body 9 a 10 přílohy I – Výcvikové kurzy pro vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota –
Výcvik v létání – Pozemní přístrojová doba – Výpočet – Výcvik na simulátoru –
Zkouška dovednosti – Zásada právní jistoty – Časové omezení účinků rozsudku vydaného
v rámci řízení o předběžné otázce“

Ve věci C-413/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná
rozhodnutím tribunal de première instance francophone de Brusel (frankofonní soud prvního
stupně v Bruselu, Belgie) ze dne 12. února 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 2. září 2020, v řízení

État belge

proti

LO,

OG,

SH,

MB,

JD,

OP,

Bluetail Flight School SA (BFS),

SOUDNÍ DVŮR (devátý senát),

ve složení K. Jürimäe (zpravodajka), předsedkyně třetího senátu vykonávající funkci předsedy
devátého senátu, S. Rodin a N. Piçarra, soudci,

generální advokát: A. Rantos,

* Jednací jazyk: francouzština.

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za LO, OG, SH, MB, JD a OP, S. Golinvauxem, T. Godenerem a P. Frühlingem, avocats,
- za Bluetail Flight School SA (BFS) J. d'Oultremontem, avocat,
- za belgickou vládu M. Van Regemorter, L. Van den Broeck a C. Pochet, jako zmocněnkyněmi, ve spolupráci s L. Delmottem a B. Van Hyftem, advocaten,
- za rakouskou vládu J. Schmoll a G. Kunnertem, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi B. Sasinowskou a C. Vrignon, jakož i W. Möllsem, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu dodatku 3 části A bodů 9 a 10 přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. 2011, L 311, s. 1), ve znění nařízení Komise (EU) 2018/1119 ze dne 31. července 2018 (Úř. věst. 2018, L 204, s. 13) (dále jen „nařízení č. 1178/2011“), jakož i zásady právní jistoty.
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi État belge (belgický stát) na jedné straně a LO, OG, SH, MB, JD a OP (dále jen „bývalí žáci“), jakož i společností Bluetail Flight School SA (dále jen „BFS“) na straně druhé ohledně práva bývalých žáků na vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota.

Právní rámec

Unijní právo

- 3 Bod 1 odůvodnění nařízení č. 1178/2011 stanoví:

„Cílem nařízení [Evropského parlamentu a Rady] (ES) č. 216/2008 [ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. 2008, L 79, s. 1)] je stanovit a udržovat vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě. Uvedené nařízení stanoví prostředky k dosažení tohoto cíle a dalších cílů v oblasti bezpečnosti civilního letectví.“

4 Článek 1 nařízení č. 1178/2011 zní:

„Toto nařízení stanoví prováděcí pravidla pro:

1) různé kvalifikace pro průkazy způsobilosti pilotů, podmínky pro vydávání, zachování, změny, omezování, pozastavení nebo zrušení platnosti průkazů způsobilosti [...];

[...]

5 Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, zní takto:

„Pro účely tohoto nařízení platí tyto definice:

1) ‚průkazy způsobilosti podle části FCL‘ se rozumí průkazy způsobilosti letové posádky, jež jsou v souladu s požadavky přílohy I;

[...]

16) ‚schválenou organizací pro výcvik [(*approved training organisation* – ATO)]‘: se rozumí organizace, která je oprávněna zajišťovat výcvik pro piloty na základě schválení vydaného v souladu s čl. 10a odst. 1 prvním pododstavcem;

[...]

6 Článek 3 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví:

„Aniž je dotčen článek 8 tohoto nařízení, musí piloti letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. b) a c) a čl. 4 odst. 5 nařízení (ES) č. 216/2008 splňovat technické požadavky a správní postupy uvedené v přílohách I a IV tohoto nařízení.“

7 Příloha I nařízení č. 1178/2011, nadepsaná „Část FCL“, obsahuje mimo jiné hlavu A, nadepsanou „Obecné požadavky“, která obsahuje body FCL.001 až FCL.070.

8 Pod nadpisem „Oblast působnosti“ bod FCL.005 této přílohy stanoví:

„V této části jsou stanoveny požadavky na vydávání průkazů způsobilosti pilota a souvisejících kvalifikací a osvědčení a podmínky jejich platnosti a použití.“

9 Bod FCL.010 uvedené přílohy, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely této části platí tyto definice:

[...]

‚Úplným letovým simulátorem (FFS)‘ [‚*Full Flight Simulator*‘ – (FFS)] se rozumí replika pilotní kabiny provedená ve skutečné velikosti konkrétního typu nebo provedení, modelu a série, včetně sestavy úplného vybavení a počítačových programů nutných k předvádění letadla v pozemním a letovém provozu, systému vizuální orientace poskytujícího výhled z pilotní kabiny a pohybového systému.

[...]

„Letovým výcvikovým zařízením (FTD) [„*Flight Training Device*“ – (FTD)] se rozumí replika přístrojů konkrétního typu letadla, vybavení, panelů a řízení v otevřeném nebo uzavřeném prostoru pilotní kabiny provedená ve skutečné velikosti, včetně sestavy vybavení a softwarových programů nutných k předvádění letadla v pozemních a letových podmínkách v rozsahu systémů instalovaných v zařízení. Nevyžaduje pohybový systém ani systém vizuální orientace, s výjimkou FTD úrovně 2 a 3 pro vrtulníky, u kterých se systémy vizuální orientace vyžadují.

„Trenažérem letových a navigačních postupů (FNTP) [„*Flight and Navigation Procedures Trainer*“ – FNPT] se rozumí výcvikové zařízení představující prostředí pilotní kabiny nebo pilotního prostoru, včetně sestavy vybavení a počítačových programů nutných k předvádění typu nebo třídy letadla v letovém provozu v rozsahu odpovídajícím tomu, jak systém funguje v letadle.

[...]

„Dobou letu podle přístrojů“ se rozumí doba, v jejímž průběhu pilot řídí letadlo za letu s orientací výhradně podle přístrojů.

„Pozemní přístrojovou dobou“ se rozumí doba, po kterou je pilotovi poskytován výcvik v simulovaném letu podle přístrojů na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD) [„*Flight Simulation Training Device* – FSTD].

„Přístrojovou dobou“ se rozumí doba letu podle přístrojů nebo pozemní přístrojová doba.

[...]

„Součinností vícečlenné posádky (MCC)“ [„*Multi-crew cooperation*“ – (MCC)] se rozumí činnost letové posádky jako týmu spolupracujících členů vedeného velitelem letadla.

[...]

„Velitelem letadla (PIC)“ [„*Pilot-in-Command*“ – (PIC)] se rozumí pilot určený k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

[...]

„Zkouškou dovedností“ se rozumí prokázání dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, včetně požadované ústní zkoušky.

[...]

„Velitelem letadla-žákem (SPIC)“ [„*Student Pilot-in-Command*“ – SPIC] se rozumí pilot-žák vykonávající činnost velitele letadla za letu s instruktorem, který pouze pozoruje pilota-žáka a nesmí ani ovlivňovat, ani řídit let letadla.

[...]“

- 10 Bod FCL.030 téže přílohy, nadepsaný „Zkouška praktické dovednosti“, zní následovně:
- „a) Před zkouškou dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení musí žadatel úspěšně vykonat požadovanou zkoušku z teoretických znalostí, s výjimkou žadatelů navštěvujících kurz integrovaného letového výcviku.
- Před vykonáním zkoušek dovednosti musí být každopádně ukončena výuka teoretických znalostí.
- b) Až na případy, kdy se vydává průkaz způsobilosti dopravního pilota, musí být žadatel o zkoušku dovednosti k této zkoušce doporučen organizací/osobou odpovědnou za výcvik po dokončení výcviku. Examinátorovi jsou dány k dispozici záznamy o výcviku.“
- 11 Dodatek 3 přílohy I nařízení č. 1178/2011 popisuje, jak upřesňuje jeho bod 1, „požadavky pro různé typy výcvikových kurzů pro vydání průkazu CPL a ATPL [*airline transport pilot licence*] s přístrojovou kvalifikací (IR) a bez přístrojové kvalifikace“.
- 12 Část A tohoto dodatku, nadepsaná „Integrovaný kurz ATP – letouny“, obsahuje následující pasáž:

„OBECNĚ

[...]

4. Kurz musí zahrnovat:

- a) výuku teoretických znalostí na úrovni znalostí pro získání průkazu ATPL(A);
- b) výcvik v letu za viditelnosti a podle přístrojů a
- c) výcvik MCC pro provoz vícepilotních letounů.

[...]

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

9. Výcvik v létání, který nezahrnuje výcvik pro získání typové kvalifikace, musí obsahovat alespoň 195 hodin, včetně všech zkoušek pokroku, z nichž nejvýše 55 hodin z celého kurzu může připadnout na pozemní přístrojovou dobu. Během těchto celkových 195 hodin musí žadatelé absolvovat alespoň:
- a) 95 hodin výcviku ve dvojím řízení, z nichž může nejvýše 55 hodin připadnout na pozemní přístrojovou dobu;
 - b) 70 hodin ve funkci velitele letadla, včetně doby letu podle VFR [*Visual Flight Rule* (VFR)] a podle přístrojů ve funkci velitele letadla-žáka. Z doby letu podle přístrojů ve funkci velitele letadla-žáka se do doby letu ve funkci velitele letadla započte nejvýše dvacet hodin;
 - c) 50 hodin navigačního letu ve funkci velitele letadla, včetně navigačního letu podle VFR v délce alespoň 540 km (300 NM), během kterého jsou provedena dvě přistání s úplným zastavením na jiných dvou letištích, než je letiště odletu;
 - d) dobu letu v noci odpovídající pěti hodinám, která zahrnuje tři hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň jedné hodiny navigačního letu a pěti samostatných vzletů a pěti samostatných přistání s úplným zastavením, a
 - e) 115 hodin doby letu podle přístrojů, který musí zahrnovat alespoň:
 - 1) dvacet hodin ve funkci velitele letadla-žáka;
 - 2) patnáct hodin MCC, pro které může být použit FFS nebo FNPT II;
 - 3) 50 hodin výcviku v letu podle přístrojů, z nichž nejvýše:

- i) 25 hodin může připadnout na pozemní přístrojovou dobu na FNPT I, nebo
- ii) 40 hodin může připadnout na pozemní přístrojovou dobu na FNPT II, FTD 2 nebo FFS, z nichž nejvýše deset hodin může být provedeno na FNPT I.

Žadatel, který je držitelem osvědčení o dokončení kurzu pro modul základů letu podle přístrojů, se započte nejvýše deset hodin do požadavků na pozemní přístrojovou dobu. Hodiny absolvované na BITD [základní přístrojové výcvikové zařízení (*Basic Instrument Training Device* – BITD)] se nezapočtou.

- f) pět hodin provedených v letounu se stavitelnou vrtulí a zasunovacím podvozkem, který má osvědčení pro přepravu alespoň čtyř osob.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

- 10. Po dokončení příslušného výcviku v létání žadatel vykoná zkoušku dovednosti pro získání průkazu CPL(A) v jednomotorovém nebo vícemotorovém letounu a zkoušku dovednosti pro získání přístrojové kvalifikace ve vícemotorovém letounu.“

Belgické právo

- 13 Článek 1 královské vyhlášky ze dne 25. října 2013, kterou se provádí [nařízení č. 1178/2011] (*Moniteur belge* ze dne 16. prosince 2013, s. 98879), stanoví:

„Pro účely použití této vyhlášky se rozumí:

[...]

12° GŘLD: Generální ředitelství pro leteckou dopravu federální veřejné služby pro vnitřní věci;

[...]“

- 14 Podle článku 4 této královské vyhlášky:

„GŘLD se určuje jako příslušný úřad uvedený v článku 11b [nařízení č. 1178/2011].“

- 15 Článek 5 uvedené královské vyhlášky stanoví:

„GŘLD se určuje jako příslušný úřad uvedený v FCL.001 přílohy I [nařízení č. 1178/2011].“

- 16 Podle vysvětlení poskytnutých předkládajícím soudem v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce nemá GŘLD právní subjektivitu odlišnou od État belge.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 17 K blíže neurčitému datu zahájili bývalí žáci výcvik v létání u společnosti BFS, která je vzdělávacím subjektem schváleným GŘLD a jehož vzdělávací příručky pocházející z let 2014 a 2016 byly schváleny GŘLD. Tento výcvik jim měl umožnit získat průkaz způsobilosti obchodního pilota, tzv. průkaz CPL (A).

- 18 Poté, co bývalí žáci, s výjimkou OP, úspěšně složili zkoušku dovednosti uvedenou v dodatku 3 části A bodu 10 přílohy I nařízení č. 1178/2011, obrátili se na konci roku 2018 na GŘLD se žádostí o vydání průkazu CPL (A).
- 19 Rozhodnutími ze dne 15. ledna 2019 odmítlo GŘLD vydat bývalým žákům požadovaný průkaz. Poté, co Conseil d'État (Státní rada, Belgie) ve formě předběžného rozhodnutí pozastavila platnost těchto rozhodnutí a GŘLD tato rozhodnutí zrušilo, oznámilo dne 22. února 2019 GŘLD bývalým žákům, s výjimkou OP, nová zamítavá rozhodnutí.
- 20 V rozhodnutích ze dne 22. února 2019 uvádí GŘLD, že počet hodin doby letu podle přístrojů absolvovaných každým z bývalých žáků je nižší než 115 hodin, které jsou požadovány v dodatku 3 části A bodu 9 písm. e) přílohy I nařízení č. 1178/2011. Hodiny absolvované na FNPT II totiž nelze při překročení maximálního počtu 55 hodin, uvedeného v první větě tohoto bodu 9, zohlednit pro účely výpočtu doby letu podle přístrojů o požadované minimální délce 115 hodin, která je stanovena v uvedeném bodu 9 písm. e).
- 21 Předseda tribunal de première instance francophone de Bruxelles (frankofonní soud prvního stupně v Bruselu, Belgie), ke kterému bývalí žáci, s výjimkou OP, podali návrh na vydání předběžného opatření, nařídil dne 18. dubna 2019 GŘLD, aby jim vydalo průkaz CPL (A). Toto usnesení, které bylo GŘLD vykonáno, bylo dne 8. srpna 2019 potvrzeno cour d'appel de Bruxelles (odvolací soud v Bruselu, Belgie), přičemž tento soud zejména uvedl, že GŘLD vycházelo z nového, stále ještě proměnlivého, výkladu dotčené právní úpravy.
- 22 Mezitím dne 31. května 2019 podal État belge u tribunal de première instance francophone de Bruxelles (frankofonní soud prvního stupně v Bruselu), předkládajícího soudu, žalobu proti bývalým žákům, s výjimkou OP, jakož i společnost BFS, zejména s cílem uložit těmto žákům povinnost vrátit průkazy CPL (A), které jim byly vydány na základě usnesení ze dne 18. dubna 2019. Vzhledem k tomu, že GŘLD později prozatímně vydalo průkaz CPL (A) OP, byla dne 20. prosince 2019 u tohoto soudu podána za stejným účelem žaloba také proti OP.
- 23 Podle État belge si musí bývalí žáci doplnit svůj výcvik tak, že absolvují hodiny přístrojového výcviku na palubě letadla a následně opětovně složí zkoušku dovednosti. Bývalí žáci a společnost BFS zastávají opačný názor.
- 24 Za těchto podmínek se tribunal de première instance de Bruxelles (frankofonní soud prvního stupně v Bruselu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
 - „1) Umožňuje [bod] 9 [části] A dodatku 3 přílohy I [nařízení č.1178/2011], aby byly při výpočtu 115 hodin doby letu podle přístrojů uvedených v [bodě 9 písm. e)] zohledněny hodiny výcviku absolvované na letovém simulátoru FNPT II (pozemní přístrojová doba) nad rámec 15 hodin MCC uvedených v [bodě 9 písm. e) odst. 2] a nad rámec nejvýše 40 hodin výcviku v letu podle přístrojů absolvovaných na FNPT II, které jsou uvedeny v [bodě 9 písm. e) odst. 3 pododstavci ii)], tedy více než 55 hodin pozemní přístrojové doby?
 - 2) Liší se odpověď na první otázku podle toho, zda hodiny absolvované nad rámec výše uvedených 15 a 40 hodin tvoří hodiny MCC anebo jiného druhu výcviku na simulátoru?

- 3) V případě záporné odpovědi na obě výše uvedené otázky, umožňuje [bod] 10 dodatku 3 [části] A přílohy I téhož nařízení, aby byl průkaz CPL (A) vydán poté, co si žadatelé doplnili výcvik absolvováním dostatečného počtu hodin na palubě letadla bez opětovného složení přístrojové části zkoušky dovednosti („skill test“)?
- 4) V případě záporné odpovědi na tři výše uvedené otázky, vyžaduje obecná zásada právní jistoty, aby byl výklad dotčeného právního předpisu podaný [Soudním dvorem] časově omezen, a to například tak, že se bude uplatňovat pouze na žadatele, kteří požádali o vydání průkazu CPL (A), či dokonce zahájili výcvik nezbytný pro získání takového průkazu, až po datu vydání rozsudku [Soudního dvora]?”

K předběžným otázkám

K první a druhé otázce

- 25 Podstatou první a druhé otázky předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda má být dodatek 3 část A bod 9 písm. e) přílohy I nařízení č. 1178/2011 vykládán v tom smyslu, že do 115 hodin doby letu podle přístrojů uvedených v tomto ustanovení lze započítat více než 55 hodin pozemní přístrojové doby nad rámec 40 hodin výcviku v letu podle přístrojů a 15 hodin součinnosti vícečlenné posádky, které lze absolvovat na zemi.
- 26 Pro výklad ustanovení unijního práva je třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (rozsudek ze dne 12. října 2017, *Tigers*, C-156/16, EU:C:2017:754, bod 21 a citovaná judikatura).
- 27 Dodatek 3 část A přílohy I nařízení č. 1178/2011 stanoví seznam vzdělávacích kurzů nezbytných k vydání průkazu CPL (A) a přístrojové kvalifikace. Podle dodatku 3 části A bodu 4 přílohy I tohoto nařízení musí tento kurz zahrnovat výuku teoretických znalostí a praktický výcvik, tzv. „výcvik v létání“.
- 28 Obsah výcviku v létání je upraven v dodatku 3 části A bodu 9 přílohy I uvedeného nařízení.
- 29 Podle tohoto ustanovení obsahuje tento výcvik v létání „alespoň 195 hodin, včetně všech zkoušek pokroku, z nichž nejvýše 55 hodin z celého kurzu může připadnout na pozemní přístrojovou dobu“. Dále uvedené ustanovení v písmenech a) až f) uvádí výčet hodin a povahu výcviku, které musí žadatelé během těchto 195 hodin „alespoň“ absolvovat.
- 30 V tomto ohledu je v písmenu e) uveden požadavek na absolvování alespoň „115 hodin doby letu podle přístrojů“.
- 31 Podle dodatku 3 části A bodu 9 písm. e) odst. 1 až 3 přílohy I nařízení č. 1178/2011 musí těchto 115 hodin doby letu podle přístrojů zahrnovat „alespoň“ zaprvé 20 hodin ve funkci velitele letadla-žáka, zadruhé 15 hodin součinnosti vícečlenné posádky, pro které může být použit FFS nebo FNPT I, a zatřetí 50 hodin výcviku v letu podle přístrojů, z nichž „nejvýše“ 25 hodin může připadnout na pozemní přístrojovou dobu na FNPT I, nebo 40 hodin může připadnout na pozemní přístrojovou dobu na FNPT II, FTD 2 nebo FFS (z nichž nejvýše 10 hodin může být provedeno na FNPT I).

- 32 Zprvč, pokud jde o doslovný výklad dodatku 3 časti A bodu 9 písm. e) přílohy I nařízení č. 1178/2011, je třeba uvést, že použití výrazu „alespoň“ nasvědčuje tomu, že jak 115 hodin doby letu podle přístrojů, tak 20 hodin ve funkci velitele letadla-žáka, 15 hodin součinnosti vícečlenné posádky a 50 hodin výcviku v letu podle přístrojů představují minimální požadavky. Okolnost, že součet těchto 20, 15 a 50 hodin je nižší než vyžadovaných 115 hodin doby letu podle přístrojů, potvrzuje úvahu, že uvedených 20, 15 a 50 hodin představují minimální požadavky, což znamená, že za účelem dosažení požadovaných 115 hodin doby letu podle přístrojů musí být doplněny dodatečnými hodinami výcviku.
- 33 Ze znění tohoto ustanovení, nahlíženého ve světle definice pojmu „přístrojová doba“, uvedené v bodě FCL.010 přílohy I nařízení č. 1178/2011, rovněž vyplývá, že požadovaných 115 hodin doby letu podle přístrojů může zahrnovat jak „dobu letu podle přístrojů“, v jejímž průběhu pilot řídí letadlo za letu s orientací výhradně podle přístrojů, tak „pozemní přístrojovou dobu“, po kterou je pilotovi poskytován výcvik v simulovaném letu podle přístrojů na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, ať už se jedná o FFS, FNPT, nebo FTD.
- 34 V tomto ohledu ze samotného znění dodatku 3 časti A bodu 9 písm. e) odst. 2 přílohy I nařízení č. 1178/2011 vyplývá, že 15 hodin součinnosti vícečlenné posádky může být absolvováno v plném rozsahu na zemi ve FFS nebo FNPT II. S ohledem na toto znění, úvahy uvedené v bodě 32 tohoto rozsudku a neexistenci jakýchkoliv indicií v opaku v tomto ustanovení a tomto nařízení je třeba mít za to, že žadatel může absolvovat nejen více než 15 hodin součinnosti vícečlenné posádky, ale v zásadě může hodiny navíc absolvovat taktéž v pozemních podmínkách. Je tak v zásadě možné započítat více než 15 hodin pozemní přístrojové doby.
- 35 Naproti tomu, pokud jde o výcvik v letu podle přístrojů, ze znění dodatku 3 časti A bodu 9 písm. e) odst. 3 přílohy I nařízení č. 1178/2011, a konkrétně z použití výrazu „nejvýše“ jednoznačně vyplývá, že pokud žadatel musí absolvovat alespoň 50 hodin výcviku v letu podle přístrojů, nemůže absolvovat více než 40 z těchto hodin v pozemních podmínkách na FNPT II, FTD 2 nebo FFS. Z toho vyplývá, že hodiny výcviku v letu podle přístrojů absolvované v pozemních podmínkách nad rámec těchto 40 hodin nelze zohlednit za účelem výpočtu požadovaných hodin výcviku.
- 36 Zadruhé, pokud jde o kontext ustanovení obsaženého v dodatku 3 časti A bodu 9 písm. e) odst. 2 a 3 přílohy I nařízení č. 1178/2011, je třeba připomenout, že jak bylo uvedeno v bodě 29 tohoto rozsudku, tento bod 9, jehož součástí je toto ustanovení, stanoví, že výcvik v létání obsahuje „alespoň 195 hodin [...] z nichž nejvýše 55 hodin z celého kurzu může připadnout na pozemní přístrojovou dobu“.
- 37 Z toho jednoznačně vyplývá, že si žadatel nemůže za účelem doplnění svého výcviku v létání započítat do celkového počtu hodin výcviku jako celku více než 55 hodin pozemní přístrojové doby. Jinými slovy, případné hodiny pozemní přístrojové doby absolvované nad rámec těchto 55 hodin nelze zohlednit při výpočtu hodin výcviku absolvovaných za účelem dosažení celkově vyžadovaných 195 hodin.
- 38 Dodatek 3 část A bod 9 písm. e) odst. 2 a 3 přílohy I nařízení č. 1178/2011 tak nelze vykládat v tom smyslu, že na jeho základě lze, aniž dojde k opominutí vnitřní struktury a soudržnosti tohoto bodu 9, zohlednit počet hodin pozemní přístrojové doby přesahující 55 hodin.

- 39 Proto si žadatel může v případě, kdy absolvoval, jak mu umožňuje dodatek 3 část A bod 9 písm. e) odst. 3 pododstavec ii) přílohy I nařízení č. 1178/2011, 40 hodin pozemní přístrojové doby, započítat nejvýše 15 hodin součinnosti vícečlenné posádky absolvovaných v pozemních podmínkách podle tohoto bodu 9 písm. e) odst. 2.
- 40 Naopak žadatel, který absolvoval méně než 40 hodin pozemní přístrojové doby, může uplatnit více než 15 hodin součinnosti vícečlenné posádky absolvovaných v pozemních podmínkách za předpokladu, že je v rámci jeho výcviku dodržena zejména maximální doba 55 hodin pozemní přístrojové doby z celého výcviku.
- 41 Na rozdíl od argumentů předložených bývalými žáky a společnostmi BFS v jejich písemných vyjádřeních nemůže takovýto výklad dodatku 3 části A bodu 9 písm. e) odst. 2 přílohy I nařízení č. 1178/2011 přeměnit minimální požadavek, který je v něm uveden, na maximální mezní hodnotu.
- 42 Zatřetí výklad, podle kterého žadatel nemůže započítat více než 55 hodin pozemní přístrojové doby podle dodatku 3 části A bodu 9 písm. e) přílohy I nařízení č. 1178/2011 je potvrzen cílem sledovaným tímto nařízením.
- 43 Uvedené nařízení je totiž zasazeno, jak vyplývá z jeho bodu 1 odůvodnění, do normativního souboru určeného k zajištění bezpečnosti civilního letectví.
- 44 Tento cíl přitom vyžaduje, aby každý žadatel získal skutečnou praxi v létání tím, že na palubě letadla absolvuje velký počet hodin výcviku v reálných podmínkách. Pozemní výcvik doplňuje výcvik v létání, avšak nemůže jej nahradit.
- 45 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na první a druhou otázku odpovědět tak, že dodatek 3 část A bod 9 písm. e) přílohy I nařízení č. 1178/2011 musí být vykládán v tom smyslu, že za účelem výpočtu 115 hodin doby letu podle přístrojů uvedených v tomto ustanovení nelze započítat více než 55 hodin pozemní přístrojové doby.

K třetí otázce

- 46 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda dodatek 3 část A bod 10 přílohy I nařízení č. 1178/2011 musí být vykládán v tom smyslu, že v případě, kdy žadatel složil zkoušku dovednosti před tím, než absolvoval všechny požadované hodiny výcviku, může mu být průkaz CPL (A) vydán, jakmile dokončil svůj výcvik, aniž musí opětovně složit příslušnou zkoušku dovednosti.
- 47 Podle dodatku 3 části A bodu 10 nařízení přílohy I č. 1178/2011 „[p]o dokončení příslušného výcviku v létání žadatel vykoná zkoušku dovednosti [...]“.
- 48 Znění tohoto ustanovení, ať jde zejména o jeho německé („[n]ach Abschluss“), španělské („[t]ras la finalizacion“), francouzské („[à] l’issue“), italské („[i]n seguito al completamento“), nebo anglické („[u]pon completion“) znění, výslovně říká, že žadatel může vykonat zkoušku dovednosti až poté, co absolvoval výcvik v létání.

- 49 Žádný jiný výklad nelze vyvodit ani z definice zkoušky dovednosti, která je uvedena v bodě FCL.010 přílohy I nařízení č. 1178/2011 ani z obecných požadavků na tuto zkoušku uvedených v bodě FCL.030 této přílohy. Tato ustanovení totiž neobsahují žádnou indicii, z níž by bylo možné jasně vyvodit, že zkoušku dovednosti lze složit před absolvováním plného počtu hodin výcviku v létání.
- 50 Z toho vyplývá, že žadatel, který složil zkoušku dovednosti před tím, než absolvoval požadovaný počet hodin výcviku, musí nejen dokončit svůj výcvik, ale po dokončení výcviku také opětovně složit příslušnou zkoušku dovednosti.
- 51 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na třetí otázku odpovědět tak, že dodatek 3 část A bod 10 přílohy I nařízení č. 1178/2011 musí být vykládán v tom smyslu, že v případě, kdy žadatel složil zkoušku dovednosti před tím, než absolvoval všechny požadované hodiny výcviku, může mu být průkaz CPL (A) vydán až poté, co dokončí výcvik a opětovně složí příslušnou zkoušku dovednosti.

K omezení časových účinků tohoto rozsudku

- 52 Vzhledem k odpovědím poskytnutým na první až třetí otázku je třeba rozhodnout o otázkách předkládajícího soudu, které byly vyjádřeny v rámci jeho čtvrté otázky, ohledně možnosti omezit časové účinky tohoto rozsudku.
- 53 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v souladu s ustálenou judikaturou výklad pravidla unijního práva, který Soudní dvůr podává při výkonu své pravomoci, kterou mu přiznává článek 267 SFEU, objasňuje a upřesňuje význam a dosah tohoto pravidla tak, jak musí být nebo jak mělo být chápáno a používáno od okamžiku, kdy nabylo účinnosti. Z toho vyplývá, že takto vykládané pravidlo může a musí být uplatňováno soudem na právní vztahy vzniklé a založené před vydáním rozsudku rozhodujícího o žádosti o výklad, pokud jsou kromě toho splněny podmínky umožňující předložit příslušným soudům spor ohledně použití uvedeného pravidla [rozsudek ze dne 24. listopadu 2020, Openbaar Ministerie (Padělání dokumentů), C-510/19, EU:C:2020:953, bod 73 a citovaná judikatura].
- 54 Soudní dvůr mohou jen zcela výjimečně přimět okolnosti k tomu, aby na základě obecné zásady právní jistoty, která je vlastní unijnímu právnímu řádu, omezil možnost všech zúčastněných osob dovolávat se ustanovení, jehož výklad podal, za účelem zpochybnění právních vztahů založených v dobré víře. Aby bylo možné o takovém omezení rozhodnout, je nezbytné, aby byla splněna dvě podstatná kritéria, a to dobrá víra zúčastněných kruhů a riziko závažných obtíží [rozsudek ze dne 24. listopadu 2020, Openbaar Ministerie (Padělání dokumentů), C-510/19, EU:C:2020:953, bod 74 a citovaná judikatura].
- 55 V projednávané věci je třeba uvést, že ani žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, ani vyjádření předložená Soudnímu dvoru neobsahují nic, co by mohlo prokázat, že výklad provedený Soudním dvorem v tomto rozsudku představuje nebezpečí závažných obtíží, jelikož chybí přesná informace o počtu právních vztahů založených v dobré víře, které mohou být tímto výkladem dotčeny.

- 56 Tento závěr není zpochybněn argumentem předloženým bývalými žáky a společnostmi BFS v jejich písemných vyjádřeních, podle kterého odpovědi na první až třetí otázku nutně a automaticky povedou ke zrušení platnosti se zpětným účinkem všech průkazů CPL (A), které byly vydány ve všech členských státech po dokončení výcviku, jenž není v souladu s právními předpisy.
- 57 Ačkoli se tento argument zdá být založen na předpokladu, že platnost průkazů CPL(A) vydaných na základě konečných rozhodnutí musí být ukončena, je třeba připomenout, aniž je tím dotčena judikatura citovaná v bodě 53 tohoto rozsudku, že v souladu se zásadou právní jistoty unijní právo nevyžaduje, aby byl správní orgán v zásadě povinen přehodnotit správní rozhodnutí, které se po uplynutí přiměřených lhůt k podání opravného prostředku nebo vyčerpáním procesních prostředků stalo konečným. Dodržování této zásady umožňuje zabránit neomezenému zpochybňování správních aktů, které vyvolávají právní účinky (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 13. ledna 2004, Kühne & Heitz, C-453/00, EU:C:2004:17, body 22 a 24, jakož i ze dne 14. května 2020, Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU a C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, bod 186 a citovaná judikatura).
- 58 Za těchto podmínek není v projednávané věci dána žádná skutečnost, která by mohla odůvodnit výjimku ze zásady, že rozsudek týkající se výkladu unijního práva vyvolává účinky ke dni, kdy vykládané pravidlo vstoupilo v platnost.
- 59 S ohledem na všechny předcházející úvahy není namístě omezit časové účinky tohoto rozsudku.
- 60 Mimoto za účelem poskytnutí úplné odpovědi předkládajícímu soudu je třeba dodat, že plná účinnost unijního práva a účinná ochrana práv jednotlivců podle tohoto práva mohou být případně zajištěny zásadou odpovědnosti státu za újmu způsobenou jednotlivcům v důsledku porušení unijního práva, které mu lze přičíst, přičemž tato zásada je vlastní systému smluv, na kterém je Unie založena (v tom smyslu viz rozsudky ze dne 5. března 1996, Brasserie du pêcheur et Factortame, C-46/93 a C-48/93, EU:C:1996:79, body 20, 39 a 52, jakož i ze dne 19. prosince 2019, Deutsche Umwelthilfe, C-752/18, EU:C:2019:1114, bod 54).

K nákladům řízení

- 61 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (devátý senát) rozhodl takto:

- 1) Dodatek 3 část A bod 9 písm. e) přílohy I nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve znění nařízení Komise (EU) 2018/1119 ze dne 31. července 2018, musí být vykládáno v tom smyslu, že za účelem výpočtu 115 hodin doby letu podle přístrojů uvedených v tomto ustanovení nelze započítat více než 55 hodin pozemní přístrojové doby.**

- 2) Dodatek 3 část A bod 10 přílohy I nařízení č. 1178/2011 ve znění nařízení č. 2018/1119 musí být vykládán v tom smyslu, že v případě, kdy žadatel složil zkoušku dovednosti před tím, než absolvoval všechny požadované hodiny výcviku, může mu být průkaz CPL (A) vydán až poté, co dokončí výcvik a opětovně složí příslušnou zkoušku dovednosti.**

Podpisy.