



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (deviata komora)

z 18. novembra 2021 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 –
Technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva –
Dodatok 3 bod A odseky 9 a 10 prílohy I – Výcvikové kurzy na účely vydania preukazu
spôsobilosti obchodného pilota – Letový výcvik – Čas na prístrojoch na zemi – Výpočet –
Tréning na simulátore – Praktická skúška – Zásada právnej istoty – Časové obmedzenie
účinkov rozsudku vydaného v prejudiciálnom konaní“

Vo veci C-413/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ podaný
rozhodnutím Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Frankofónny súd prvého
stupňa Brusel, Belgicko) z 12. februára 2020 a doručený Súdnemu dvoru 2. septembra 2020, ktorý
súvisí s konaním:

État belge

proti

LO,

OG,

SH,

MB,

JD,

OP,

Bluetail Flight School SA (BFS),

SÚDNY DVOR (deviata komora),

v zložení: predsedníčka tretej komory K. Jürimäe (spravodajkyňa), vykonávajúca funkciu
predsedníčky deviatej komory, sudcovia S. Rodin a N. Piçarra,

generálny advokát: A. Rantos

* Jazyk konania: francúzština.

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- LO, OG, SH, MB, JD a OP, v zastúpení: S. Golinvaux, T. Godener a P. Frühling, avocats,
- Bluetail Flight School SA (BFS), v zastúpení: J. d'Oultremont, avocat,
- belgická vláda, v zastúpení: M. Van Regemorter, L. Van den Broeck a C. Pochet, splnomocnené zástupkyne, za právnej pomoci L. Delmotte a B. Van Hyfte, advocaten,
- rakúska vláda, v zastúpení: J. Schmoll a G. Kunnert, splnomocnení zástupcovia,
- Európska komisia, v zastúpení: B. Sasinowska, C. Vrignon a W. Mölls, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu dodatku 3 bodu A ods. 9 a 10 prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 2011, s. 1), zmenenému nariadením Komisie (EÚ) 2018/1119 z 31. júla 2018 (Ú. v. EÚ L 204, 2018, s. 13) (ďalej len „nariadenie č. 1178/2011“), ako aj zásady právnej istoty.
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu, ktorého účastníkmi sú État belge (Belgické kráľovstvo) na jednej strane a LO, OG, SH, MB, JD a OP (ďalej len „bývalí žiaci“), ako aj Bluetail Flight School SA (ďalej len „BFS“) na strane druhej a ktorý sa týka práva bývalých žiakov na vystavenie preukazu spôsobilosti obchodného pilota lietadla.

Právny rámec

Právo Únie

- 3 Odôvodnenie 1 nariadenia č. 1178/2011 uvádza:

„Cieľom nariadenia [Európskeho parlamentu a Rady] (ES) č. 216/2008 [z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002

a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 2008, s. 1),] je stanoviť a udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe. Týmto nariadením sa zabezpečujú prostriedky dosiahnutia tohto cieľa a ďalších cieľov v oblasti bezpečnosti civilného letectva.“

4 Podľa znenia článku 1 nariadenia č. 1178/2011:

„Týmto nariadením sa stanovujú podrobné pravidlá:

1. pre rôzne kvalifikačné kategórie pre preukazy spôsobilosti pilotov, podmienky vydania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia preukazov spôsobilosti...,

...“

5 Článok 2 tohto nariadenia s názvom „Vymedzenie pojmov“ znie:

„Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. ‚preukaz spôsobilosti podľa časti FCL‘ znamená preukaz spôsobilosti [člena – *neoficiálny preklad*] letovej posádky, ktorý spĺňa požiadavky prílohy I;

...

16. ‚organizácia schválená na výcvik (*approved training organisation – ATO*)‘ je organizácia, ktorá je oprávnená poskytovať výcvik pre pilotov na základe povolenia vydaného v súlade s článkom 10a ods. 1 prvým pododsekom;

...“

6 Článok 3 ods. 1 uvedeného nariadenia uvádza:

Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 tohto nariadenia, piloti lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. b) a c) a v článku 4 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008 musia spĺňať technické požiadavky a administratívne postupy stanovené v prílohe I a prílohe IV k tomuto nariadeniu.“

7 Príloha I nariadenia č. 1178/2011 s názvom „Časť FCL“ obsahuje okrem iného podčasť A s názvom „Všeobecné požiadavky“, ktorá zahŕňa body FCL.001 až FCL.070.

8 Pod názvom „Rozsah pôsobnosti“ bod FCL.005 tejto prílohy stanovuje:

„V tejto časti sa ustanovujú požiadavky na vydávanie preukazov spôsobilosti pilotov a súvisiacich kvalifikačných kategórií a osvedčení, ako aj podmienky ich platnosti a používania.“

9 Bod FCL.010 uvedenej prílohy s názvom „Vymedzenie pojmov“ stanovuje:

„Na účely tejto prílohy (časť FCL) sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

...

„Letový simulátor (*Full Flight Simulator – FFS*)“ znamená presnú kópiu pilotnej kabíny konkrétneho typu alebo značky, modelu a série lietadla vrátane úplnej zostavy zariadení a počítačových programov potrebných na znázornenie lietadla pri činnosti na zemi a počas letu, vizuálny systém poskytujúci výhľad z pilotnej kabíny a systém simulujúci pôsobenie síl pri pohybe.

...

„Letové výcvikové zariadenie (*Flight Training Device – FTD*)“ znamená presnú kópiu prístrojov, vybavenia, panelov a ovládacích prvkov riadenia konkrétneho typu lietadla v otvorenej alebo uzavretej pilotnej kabíne lietadla vrátane zostavy vybavenia a počítačových programov potrebných na znázornenie lietadla v podmienkach na zemi a počas letu v rozsahu systémov inštalovaných v zariadení. Nevyžaduje si systém simulujúci pôsobenie síl pri pohybe alebo vizuálny systém, s výnimkou prípadu FTD vrtuľníka na úrovni 2 a 3, kde sa vizuálne systémy vyžadujú.

„Trenažér letových a navigačných postupov (*Flight and Navigation Procedures Trainer – FNPT*)“ znamená výcvikové zariadenie, ktoré predstavuje prostredie pilotnej kabíny alebo pilotného priestoru vrátane zostavy vybavenia a počítačových programov potrebných na znázornenie lietadla určitého typu alebo triedy v letových podmienkach v rozsahu zodpovedajúcom tomu, ako systémy fungujú v lietadle.

...

„Čas letu podľa prístrojov“ znamená časový úsek, v ktorom pilot riadi lietadlo výhradne podľa prístrojov.

„Pozemný prístrojový čas“ znamená časový úsek, v ktorom pilot dostáva pokyny počas simulovaného letu podľa prístrojov s použitím výcvikového zariadenia na simuláciu letu (*Flight Simulation Training Device – FSTD*).

„Prístrojový čas“ znamená čas letu podľa prístrojov alebo pozemný prístrojový čas.

...

„Súčinnosť viaccčlennej posádky (*Multi-crew cooperation – MCC*)“ znamená činnosť letovej posádky ako tímu spolupracujúcich členov pod vedením veliteľa lietadla.

...

„Veliaci pilot (*Pilot-in-Command – PIC*)“ znamená pilota zodpovedného za plnenie povinností veliteľa a za bezpečné vykonanie letu.

...

„Praktická skúška“ znamená preukázanie zručnosti na vydanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikačnej kategórie vrátane takej ústnej skúšky, ktorú môže požadovať examinátor.

...

„Žiak – veliaci pilot (*Student Pilot-in-Command* – [SPIC])“ znamená žiaka – pilota vykonávajúceho činnosť a funkcie veliaceho pilota počas letu s inštruktorom, ktorý iba pozoruje žiaka – pilota a nesmie ovplyvňovať ani riadiť let lietadla.

...“

10 Bod FCL.030 tej istej prílohy s názvom „Skúška praktických zručností“ znie:

„a) Pred praktickou skúškou na vydanie preukazu spôsobilosti, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia musí žiadateľ úspešne vykonať požadovanú skúšku teoretických vedomostí s výnimkou prípadu žiadateľov, ktorí absolvujú integrovaný letový výcvik.

Pred vykonaním praktických skúšok musí žiadateľ v každom prípade vždy absolvovať teoretickú výučbu.

b) Na vykonanie praktickej skúšky žiadateľa po ukončení výcviku odporučí organizácia/osoba zodpovedná za tento výcvik, s výnimkou prípadu vydávania preukazu spôsobilosti dopravného pilota. Skúšajúcemu sa prístupnia záznamy z výcviku.“

11 Dodatok 3 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 opisuje, ako to spresňuje jeho bod 1, „požiadavky na rôzne typy výcvikových kurzov na účely vydania preukazov spôsobilosti pilota CPL a ATPL [*airline transport pilot licence*] s prístrojovou kvalifikáciou (IR) a bez IR [kvalifikácia na let podľa prístrojov]“.

12 Bod A tohto dodatku s názvom „Integrovaný kurz ATP – Letúny“ obsahuje nasledujúce:

„VŠEOBECNÉ

...

4. Kurz pozostáva z:

- a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre ATPL(A);
- b) letového výcviku pre let za viditeľnosti a podľa prístrojov;
- c) výcviku súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) pre prevádzku viacpilotných letúnov.

...

LETOVÝ VÝCVIK

9. Letový výcvik, ktorý nezahŕňa výcvik pre typovú kvalifikačnú kategóriu, obsahuje spolu najmenej 195 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku, z čoho až 55 hodín na celý kurz môže tvoriť prístrojový pozemný čas. V rámci týchto 195 hodín žiadatelia absolvujú najmenej:

- a) 95 hodín letu s inštruktorom, z čoho až 55 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas;
- b) 70 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) vrátane letu podľa pravidiel za viditeľnosti [*Visual Flight Rule* (VFR)] a času letu podľa prístrojov vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC). Čas letu podľa prístrojov vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC) sa započítava do času letu vo funkcii veliaceho pilota maximálne do výšky 20 hodín;
- c) 50 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 540 km (300 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu;

- d) 5 hodín nočného letu, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných vzletov a 5 samostatných pristátí s úplným zastavením a
 - e) 115 hodín prístrojového času pozostávajúceho aspoň:
 - 1. z 20 hodín letu vo funkcii žiaka – veliaceho pilota;
 - 2. z 15 hodín výcviku súčinnosti viacčlennej posádky, na ktorý sa môže použiť letový simulátor (FFS) alebo тренаžér letových a navigačných postupov (FNPT II);
 - 3. z 50 hodín letového výcviku podľa prístrojov, z čoho až:
 - i) 25 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v FNPT I, alebo
 - ii) 40 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v FNPT II, FTD 2 alebo FFS, z toho až 10 hodín sa môže vykonať v FNPT I.
- Žiadateľovi, ktorý je držiteľom osvedčenia o absolvovaní základného modulu kurzu letu podľa prístrojov (*Basic Instrument Flight Module*), sa započíta až 10 hodín vo vzťahu k požadovanému času výcviku letu podľa prístrojov. Hodiny absolvované v [základnom zariadení na nácvik používania prístrojov (*Basic Instrument Training Device* – BITD)] sa nezapočítavajú.
- f) 5 hodín letu v letúne s osvedčením na prevoz aspoň 4 osôb s vrtuľou nastaviteľnou počas letu a s vyťahovacím podvozkom.

PRAKTICKÁ SKÚŠKA

- 10. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(A) buď na jednomotorovom, alebo na viacmotorovom letúne a praktickú skúšku pre IR na viacmotorovom letúne.“

Belgická právna úprava

- 13 Článok 1 arrêté royal du 25 octobre 2013 portant exécution du [règlement n° 1178/2011] (kráľovské nariadenie z 25. októbra 2013 o vykonaní [nariadenia č. 1178/2011]) (*Moniteur belge* zo 16. decembra 2013, s. 98879) uvádza:

„Na účely uplatnenia tohto nariadenia platia tieto definície:

...

12° DGTA: Direction générale Transport aérien du SPF Mobilité et Transports (Generálne riaditeľstvo pre leteckú dopravu Federálnej verejnej služby mobility a dopravy),

...“

- 14 Podľa článku 4 tohto kráľovského nariadenia:

„DGTA je vytvorené ako príslušný orgán uvedený v článku 11b [nariadenia č. 1178/2011].“

- 15 Článok 5 uvedeného kráľovského nariadenia stanovuje:

„DGTA je vytvorené ako príslušný orgán uvedený v FCL.001 prílohy I [k nariadeniu č. 1178/2011].“

- 16 Podľa vysvetlení, ktoré poskytol vnútroštátny súd v návrhu na začatie prejudiciálneho konania, DGTA nemá právnu subjektivitu odlišnú od Belgického kráľovstva.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 17 V neurčenom čase bývalí žiaci začali letový výcvik v BFS, vzdelávacej inštitúcii akreditovanej DGTA, ktorej vzdelávacie príručky za roky 2014 a 2016 toto riaditeľstvo schválilo. Tento výcvik im mal umožniť získať preukaz spôsobilosti obchodného pilota lietadla, tzv. licenciu CPL(A).
- 18 Po úspešnom vykonaní praktickej skúšky uvedenej v dodatku 3 bode A ods. 10 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 sa bývalí žiaci, s výnimkou OP, koncom roka 2018 obrátili na DGTA so žiadosťou o preukaz spôsobilosti CPL(A).
- 19 Rozhodnutiami z 15. januára 2019 DGTA odmietlo vydať bývalým žiakom požadovaný preukaz spôsobilosti. Po tom, čo Conseil d'État (Štátna rada, Belgicko) predbežným opatrením tieto rozhodnutia pozastavila a DGTA ich zrušilo, 22. februára 2019 DGTA oznámilo bývalým žiakom, s výnimkou OP, nové zamietavé rozhodnutia.
- 20 V rozhodnutiach z 22. februára 2019 DGTA uvádza, že počet hodín prístrojového času, ktorý absolvoval každý z bývalých žiakov, je nižší ako 115 hodín vyžadovaných oddielom 3 bodom A ods. 9 písm. e) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011. Hodiny odpracované na FNPT II nad rámec maximálneho počtu 55 hodín uvedeného v prvej vete tohto odseku 9 totiž nemožno zohľadniť na účely započítania minimálnej požiadavky 115 hodín prístrojového času stanovenej v uvedenom odseku 9 písm. e).
- 21 Predseda Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Frankofónny súd prvého stupňa Brusel, Belgicko), ktorý rozhodoval o návrhu na nariadenie predbežného opatrenia podanom bývalými žiakmi, s výnimkou OP, 18. apríla 2019 nariadilo DGTA udeliť im preukaz spôsobilosti CPL(A). Toto uznesenie, ktoré bolo vykonané zo strany DGTA, 8. augusta 2019 potvrdil Cour d'appel de Bruxelles (Odvolací súd Brusel, Belgicko), pričom tento súd okrem iného uviedol, že DGTA vychádzal z nového, ešte sa meniaceho výkladu predmetnej právnej úpravy.
- 22 Medzitým, 31. mája 2019, Belgické kráľovstvo podalo proti bývalým žiakom, s výnimkou OP, ako aj BFS, žalobu na Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Frankofónny súd prvého stupňa Brusel), vnútroštátny súd, predkladajúci návrh na začatie prejudiciálneho konania, s cieľom uložiť bývalým žiakom povinnosť vrátiť preukazy spôsobilosti CPL(A), ktoré im boli vydané podľa uznesenia z 18. apríla 2019. Keďže DGTA neskôr OP predbežne udelilo preukaz spôsobilosti CPL(A), tento bývalý žiak bol žalovaný z rovnakých dôvodov pred týmto súdom žalobou z 20. decembra 2019.
- 23 Podľa Belgického kráľovstva musia bývalí žiaci doplniť svoj výcvik tak, že vykonajú hodiny školenia na prístrojoch v lietadlách a následne opätovne absolvujú praktickú skúšku. Bývalí žiaci a BFS zastávajú opačný názor.

24 Za týchto okolností Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Frankofónny súd prvého stupňa Brusel) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

- „1. Umožňuje dodatok 3 [bod] A [odsek] 9 prílohy I [k nariadeniu č. 1178/2011] zohľadniť pri výpočte 115 hodín prístrojového času uvedených v [odseku 9 písm. e)] hodiny výcviku absolvované v letovom simulátore FNPT II (pozemný prístrojový čas) nad rámec 15 hodín výcviku MCC uvedených v [odseku 9 písm. e) bode 2] a nad rámec najviac 40 hodín letového výcviku podľa prístrojov absolvovaných na FNPT II uvedených v [odseku 9 písm. e) bode 3ii)], teda viac ako 55 hodín pozemného prístrojového času?
2. Je odpoveď na prvú otázku odlišná podľa toho, či hodiny absolvované nad vyššie uvedený počet 15 a 40 hodín tvoria hodiny výcviku MCC alebo iného typu výcviku na simulátore?
3. V prípade zápornej odpovede na dve vyššie uvedené otázky, povoľuje dodatok 3 [bod] A [odsek] 10 prílohy I k tomuto istému nariadeniu, aby bol preukaz spôsobilosti CPL (A) vydaný po tom, ako žiadatelia doplnili svoj výcvik absolvovaním dostatočného počtu hodín v lietadle bez zopakovania praktickej skúšky (*skill test*) týkajúcej sa letu podľa prístrojov?
4. V prípade zápornej odpovede na tri vyššie uvedené otázky, vyžaduje všeobecná zásada právnej istoty, aby bol výklad dotknutého právneho pravidla poskytnutý [Súdnym dvorom] časovo obmedzený, napríklad tak, aby sa uplatňoval iba na žiadateľov, ktorí požiadali o vydanie preukazu spôsobilosti CPL (A) alebo dokonca začali výcvik na získanie takéhoto preukazu až po dátume rozsudku [Súdného dvora]?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej a druhej otázke

- 25 Svojou prvou a druhou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa dodatok 3 bod A ods. 9 písm. e) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 má vykladať v tom zmysle, že na 115 hodín prístrojového času uvedených v tomto ustanovení je možné započítať viac ako 55 hodín pozemného prístrojového času nad rámec 40 hodín letového výcviku podľa prístrojov a 15 hodín práce v posádke, ktoré možno vykonať na zemi.
- 26 Na účely výkladu ustanovenia práva Únie je potrebné zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (rozsudok z 12. októbra 2017, *Tigers*, C-156/16, EU:C:2017:754, bod 21 a citovaná judikatúra).
- 27 Dodatok 3 bod A prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 stanovuje zoznam výcvikových kurzov potrebných na vydanie preukazu spôsobilosti CPL(A) a kvalifikácie „IR“. V súlade s dodatkom 3 bodom A ods. 4 prílohy I k tomuto nariadeniu tieto kurzy musia zahŕňať teoretickú a praktickú výučbu nazývanú „letový výcvik“.
- 28 Obsah letového výcviku je upravený v dodatku 3 bode A ods. 9 prílohy I k uvedenému nariadeniu.

- 29 Podľa tohto ustanovenia tento výcvik obsahuje „najmenej 195 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku, z čoho až 55 hodín na celý kurz môže tvoriť prístrojový pozemný čas“. Uvedené ustanovenie ďalej vo svojich písmenách a) až f) vymenúva hodiny a povahu kurzov, ktoré uchádzači musia absolvovať „najmenej“ v priebehu týchto 195 hodín.
- 30 V tejto súvislosti sa pod písmenom e) uvádza požiadavka vykonať najmenej „115 hodín prístrojového času“.
- 31 V súlade s dodatkom 3 bodom A ods. 9 písm. e) bodmi 1 až 3 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 týchto 115 hodín prístrojového času pozostáva „aspoň“ po prvé z 20 hodín letu vo funkcii žiaka – veliaceho pilota, po druhé z 15 hodín výcviku v posádke, na ktorý sa môže použiť letový simulátor FFS alebo trénažér letových a navigačných postupov FNPT II, a po tretie z 50 hodín letového výcviku podľa prístrojov, z čoho „až“ 25 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v FNPT I, alebo 40 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v FNPT II, FTD 2 alebo FFS (z toho až 10 hodín sa môže vykonať v FNPT I).
- 32 Pokiaľ ide po prvé o doslovný výklad dodatku 3 bodu A ods. 9 písm. e) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011, treba uviesť, že použitie výrazu „aspoň“ naznačuje, že tak 115 hodín prístrojového času, ako aj 20 hodín vo funkcii žiaka – veliaceho pilota, 15 hodín výcviku v posádke a 50 hodín letového výcviku podľa prístrojov sú minimálne požiadavky. Okolnosť, že súčet týchto 20, 15 a 50 príslušných hodín zostáva nižší než 115 požadovaných hodín pozemného prístrojového času, potvrdzuje úvahu, že uvedených 20, 15 a 50 hodín odzrkadľuje minimálne požiadavky, čo znamená, že tieto hodiny musia byť doplnené doplňujúcimi hodinami výcviku, aby sa dosiahlo požadovaných 115 hodín prístrojového času.
- 33 Zo znenia tohto ustanovenia vykladaného s prihliadnutím na definíciu pojmu „prístrojový čas“ uvedenú v bode FCL.010 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 tiež vyplýva, že požadovaných 115 hodín prístrojového času môže zahŕňať zároveň „čas letu podľa prístrojov“, počas ktorého sa lietadlo riadi výhradne podľa prístrojov a „pozemný prístrojový čas“, počas ktorého sa pilot školí v lete podľa prístrojov na výcvikovom zariadení na simuláciu letu, či už ide o FFS, FNPT, alebo FTD.
- 34 K tomu treba uviesť, že zo samotného znenia dodatku 3 bodu A ods. 9 písm. e) bodu 2 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 vyplýva, že 15 hodín výcviku v posádke možno v celom rozsahu vykonať na zemi v FFS alebo FNPT II. Vzhľadom na toto písmeno, na úvahy uvedené v bode 32 tohto rozsudku a neexistenciu akéhokoľvek opačného údaja v tomto ustanovení a v tomto nariadení je potrebné sa domnievať, že nielenže uchádzač môže absolvovať viac ako 15 hodín výcviku v posádke, ale v zásade môže absolvovať hodiny navyše tiež na zemi. Z tohto dôvodu je teda v zásade možné započítať viac ako 15 hodín do pozemného prístrojového času.
- 35 Naopak, pokiaľ ide o letový výcvik podľa prístrojov, zo znenia dodatku 3 bodu A ods. 9 písm. e) bodu 3 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 a konkrétnejšie z použitia výrazu „z čoho až“ vyplýva, že ak musí uchádzač vykonať aspoň 50 hodín letového výcviku podľa prístrojov, nemôže vykonať viac ako 40 z týchto hodín na zemi v FNPT II, FTD 2 alebo v FFS. Z toho vyplýva, že hodiny letového výcviku podľa prístrojov vykonané na zemi nad rámec týchto 40 hodín nemožno zohľadniť na účely výpočtu požadovaných hodín výcviku.

- 36 Pokiaľ ide po druhé o kontext ustanovenia nachádzajúceho sa v dodatku 3 bode A ods. 9 písm. e) bodoch 2 a 3 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011, treba pripomenúť, že ako bolo uvedené v bode 29 tohto rozsudku, tento odsek 9, do ktorého patrí toto ustanovenie, stanovuje, že letový výcvik obsahuje „spolu najmenej 195 hodín... z čoho až 55 hodín na celý kurz môže tvoriť prístrojový pozemný čas“.
- 37 Z toho jednoznačne vyplýva, že uchádzač si nemôže započítať viac ako 55 hodín pozemného prístrojového času na účely doplnenia svojho letového výcviku, keď sa všetky hodiny výcviku posudzujú spoločne. Inými slovami, prípadné hodiny pozemného prístrojového času vykonané nad rámec týchto 55 hodín nemožno zohľadniť pri výpočte hodín výcviku vykonaných na účely dosiahnutia celkovo požadovaných 195 hodín.
- 38 Dodatok 3 bod A ods. 9 písm. e) body 2 a 3 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 tak nemôže byť bez toho, aby bola porušená vnútorná štruktúra a koherentnosť tohto odseku 9, vykladaný v tom zmysle, že umožňuje zohľadniť počet hodín pozemného prístrojového času vyšší ako 55 hodín.
- 39 Preto za predpokladu, že uchádzač absolvoval, ako mu to umožňuje dodatok 3 bod A ods. 9 písm. e) bod 3ii) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011, 40 hodín pozemného prístrojového času, môže si započítať najviac 15 hodín výcviku v posádke vykonaného na zemi podľa tohto odseku 9 písm. e) bodu 2.
- 40 Naopak, uchádzač, ktorý absolvoval menej ako 40 hodín výcviku na prístrojoch na zemi si môže uplatniť viac ako 15 hodín výcviku v posádke, pokiaľ jeho výcvik rešpektuje najmä maximálnu hranicu 55 hodín pozemného prístrojového času za celý výcvik.
- 41 V rozpore s tvrdeniami, ktoré uviedli bývalí žiaci a BFS vo svojich písomných pripomienkach, takto poskytnutý výklad dodatku 3 bodu A ods. 9 písm. e) bodu 2 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 nemôže zmeniť minimálnu požiadavku, ktorá je tam uvedená, na maximálnu hranicu.
- 42 Po tretie výklad, podľa ktorého si uchádzač nemôže započítať viac ako 55 hodín pozemného prístrojového času podľa dodatku 3 bodu A ods. 9 písm. e) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011, je podporený cieľom, ktorý toto nariadenie sleduje.
- 43 Ako totiž vyplýva z jeho odôvodnenia 1, uvedené nariadenie je súčasťou súboru právnych predpisov zameraných na udržanie bezpečnosti civilného letectva.
- 44 Tento cieľ vyžaduje, aby každý uchádzač získal prax v reálnom lete tým, že absolvuje veľký počet hodín výcviku v reálnych podmienkach v lietadle. Hoci výcvik na zemi dopĺňa tento let, nemôže ho nahradiť.
- 45 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na prvú a druhú otázku odpovedať tak, že dodatok 3 bod A ods. 9 písm. e) prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 sa má vykladať v tom zmysle, že na účely počítania 115 hodín prístrojového času uvedených v tomto ustanovení nemožno započítať viac ako 55 hodín pozemného prístrojového času.

O tretej otázke

- 46 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa dodatok 3 bod A ods. 10 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 má vykladať v tom zmysle, že v prípade, ak uchádzač absolvoval praktickú skúšku predtým, ako absolvoval všetky požadované hodiny výcviku, preukaz spôsobilosti CPL(A) mu môže byť udelený po doplnení jeho výcviku bez toho, aby musel opätovne absolvovať príslušnú praktickú skúšku.
- 47 Podľa dodatku 3 bodu A ods. 10 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 „po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku...“.
- 48 Znenie tohto ustanovenia, či už ide najmä o jeho nemeckú verziu („nach Abschluss“), španielsku („tras la finalizacion“), francúzsku („à l’issue“), taliansku („in seguito al completamento“) alebo anglickú verziu („upon completion“), tak výslovne stanovuje, že uchádzač sa môže dostať na praktickú skúšku až po absolvovaní letového výcviku.
- 49 Z definície praktickej skúšky, ktorá je uvedená v bode FCL.010 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011, ani zo všeobecných požiadaviek týkajúcich sa tejto skúšky uvedených v bode FCL.030 tejto prílohy nemožno vyvodiť žiadny iný výklad. Táto definícia a požiadavky totiž neobsahujú žiadnu informáciu, z ktorej by bolo možné jasne vyvodiť, že praktická skúška sa môže uskutočniť pred absolvovaním všetkých hodín letového výcviku.
- 50 Z toho vyplýva, že uchádzač, ktorý absolvoval praktickú skúšku pred absolvovaním požadovaného počtu hodín výcviku, musí nielen doplniť svoj výcvik, ale ešte aj nanovo po ukončení úplného výcviku absolvovať príslušnú praktickú skúšku.
- 51 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na tretiu otázku odpovedať tak, že dodatok 3 bod A ods. 10 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011 sa má vykladať v tom zmysle, že v prípade, ak uchádzač absolvoval praktickú skúšku predtým, ako absolvoval všetky požadované hodiny výcviku, preukaz spôsobilosti CPL(A) mu môže byť udelený až po tom, čo doplnil svoj výcvik a opätovne absolvoval príslušnú praktickú skúšku.

O časovom obmedzení účinkov tohto rozsudku

- 52 Vzhľadom na odpovede na prvú až tretiu otázku je potrebné odpovedať na otázky vnútroštátneho súdu vyjadrené v rámci jeho štvrtej otázky, ktoré sa týkajú možnosti časovo obmedziť účinky tohto rozsudku.
- 53 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v súlade s ustálenou judikatúrou výklad pravidla práva Únie, ktorý podáva Súdny dvor v rámci výkonu svojej právomoci podľa článku 267 ZFEÚ, objasňuje a spresňuje význam a dosah tohto pravidla tak, ako sa má alebo by sa malo chápať a uplatňovať od okamihu, keď nadobudlo účinnosť. Z toho vyplýva, že takto vykladané pravidlo súd môže a má uplatňovať na právne vzťahy vzniknuté a založené pred vyhlásením rozsudku rozhodujúceho o návrhu na výklad, pokiaľ sú okrem iného splnené podmienky umožňujúce predložiť príslušným súdom spor týkajúci sa uplatnenia uvedeného pravidla [rozsudok z 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Falšovanie listín), C-510/19, EU:C:2020:953, bod 73 a citovaná judikatúra].

- 54 Súdny dvor môže iba úplne výnimočne prostredníctvom uplatnenia všeobecnej zásady právnej istoty, ktorá je vlastná právnemu poriadku Únie, pristúpiť k obmedzeniu možnosti akejkoľvek dotknutej osoby dovoliavať sa ustanovenia, ktoré vyložil, s cieľom spochybníť právne vzťahy, ktoré vznikli v dobrej viere. Na to, aby sa rozhodlo o takom obmedzení, je nevyhnutné, aby boli splnené dve podstatné kritériá, ktorými sú dobrá viera dotknutých osôb a riziko vážnych ťažkostí [rozsudok z 24. novembra 2020, Openbaar Ministerie (Falšovanie listín), C-510/19, EU:C:2020:953, bod 74 a citovaná judikatúra].
- 55 V prejednávanej veci treba uviesť, že ani návrh na začatie prejudiciálneho konania, ani pripomienky predložené Súdnemu dvoru neobsahujú skutočnosť, ktorá by mohla preukázať, že výklad podaný Súdnym dvorom v tomto rozsudku prináša nebezpečenstvo vážnych ťažkostí, keďže neexistuje presný údaj o počte právnych vzťahov vytvorených v dobrej viere, ktoré môžu byť ovplyvnené týmto výkladom.
- 56 Toto posúdenie nie je spochybnené tvrdením, ktoré uviedli bývalí žiaci a BFS vo svojich písomných pripomienkach, podľa ktorého odpovede na prvú až tretiu otázku nevyhnutne a automaticky vedú k retroaktívnemu zrušeniu všetkých preukazov spôsobilosti CPL(A) udelených vo všetkých členských štátoch po skončení výcviku v rozpore s predpismi.
- 57 Hoci sa totiž zdá, že toto tvrdenie je založené na predpoklade, že preukazy spôsobilosti CPL(A) udelené rozhodnutiami, ktoré nadobudli právoplatnosť, by sa mali zrušiť, bez toho, aby bola dotknutá judikatúra citovaná v bode 53 tohto rozsudku, treba pripomenúť, že v súlade so zásadou právnej istoty právo Únie nevyžaduje, aby bol správny orgán v zásade povinný zrušiť správne rozhodnutie, ktoré sa stalo právoplatným po uplynutí primeranej lehoty na podanie opravného prostriedku alebo po vyčerpaní opravných prostriedkov. Dodržiavanie tejto zásady umožňuje zabrániť časovo neobmedzenému spochybňovaniu správnych aktov, ktoré vyvolávajú právne účinky (pozri v tomto zmysle rozsudky z 13. januára 2004, Kühne & Heitz, C-453/00, EU:C:2004:17, body 22 a 24, ako aj zo 14. mája 2020, Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság Dél-alföldi Regionális Igazgatóság, C-924/19 PPU a C-925/19 PPU, EU:C:2020:367, bod 186 a citovanú judikatúru).
- 58 Za týchto okolností v prejednávanej veci žiadna skutočnosť nemôže odôvodniť výnimku zo zásady, podľa ktorej rozsudok o výklade vytvára svoje účinky ku dňu nadobudnutia účinnosti vykladaného pravidla.
- 59 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy nie je potrebné časovo obmedziť účinky tohto rozsudku.
- 60 Okrem toho s cieľom poskytnúť vnútroštátnemu súdu úplnú odpoveď treba pripomenúť, že úplnú účinnosť práva Únie a účinnú ochranu práv, ktoré z neho jednotlivci vyvodzujú, možno zabezpečiť aj prostredníctvom zásady zodpovednosti štátu za škodu spôsobenú jednotlivcom v dôsledku porušenia práva Únie, ktoré mu možno pripísať, pričom táto zásada je neoddeliteľnou súčasťou systému Zmlúv, na ktorých je Únia založená (pozri v tomto zmysle rozsudky z 5. marca 1996, Brasserie du pêcheur a Factortame, C-46/93 a C-48/93, EU:C:1996:79, body 20, 39 a 52, ako aj z 19. decembra 2019, Deutsche Umwelthilfe, C-752/18, EU:C:2019:1114, bod 54).

O trovách

- 61 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (deviata komora) rozhodol takto:

- 1. Dodatok 3 bod A ods. 9 písm. e) prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, zmenenému nariadením Komisie (EÚ) 2018/1119 z 31. júla 2018, sa má vykladať v tom zmysle, že na účely počítania 115 hodín prístrojového času uvedených v tomto ustanovení nemožno započítať viac ako 55 hodín pozemného prístrojového času.**
- 2. Dodatok 3 bod A ods. 10 prílohy I k nariadeniu č. 1178/2011, zmenenému nariadením 2018/1119, sa má vykladať v tom zmysle, že v prípade, ak uchádzač absolvoval praktickú skúšku predtým, ako absolvoval všetky požadované hodiny výcviku, preukaz spôsobilosti CPL(A) mu môže byť udelený až po tom, čo doplnil svoj výcvik a opätovne absolvoval príslušnú praktickú skúšku.**

Podpisy