

Vec C-413/20

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

Dátum podania :

2. september 2020

Vnútroštátny súd:

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

12. február 2020

Žalobca:

Belgické kráľovstvo

Žalovaní:

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

1. Predmet sporu a informácie o spore

- 1 Direction générale Transport Aérien (Generálne riaditeľstvo pre leteckú dopravu, ďalej len „DGTA“) je správnym orgánom Belgického kráľovstva, ktorý dohliada okrem iného na výcvik pilotov a vydáva preukazy spôsobilosti pilota lietadla.
- 2 Žalovaní sú bývalými žiakmi leteckej školy Bluetail Flight School, ktorá má príslušné povolenie a ktorej výcvikové programy schválilo DGTA.
- 3 Po ukončení svojho výcviku a úspešnom absolvovaní záverečnej praktickej skúšky (skill test) žalovaní na konci roku 2018 požiadali o vydanie preukazu spôsobilosti komerčného pilota, nazývaného CPL(A) [Commercial Pilote Licence (Airplane)].
- 4 DGTA im 15. januára 2019 zamietlo vydanie preukazu spôsobilosti z dôvodu, že ich výcvik nezahŕňal minimálny vyžadovaný počet 115 hodín „prístrojového času“.
- 5 Conseil d'État (Štátna rada, Belgicko) 11. februára 2019 v konaní o nariadenie predbežného opatrenia pozastavila výkon tohto zamietavého rozhodnutia kvôli nedostatku odôvodnenia¹.
- 6 DGTA doručilo 22. februára 2019 žalovaným nové rozhodnutie o zamietnutí vydania preukazu spôsobilosti CPL(A) a vysvetlilo jeho dôvody.
- 7 Keďže Conseil d'État (Štátna rada) napokon dospela k záveru, že nemá právomoc, bývalí žiaci podali návrh na občianskoprávny súd, ktorý v konaní o nariadenie predbežného opatrenia uznesením z 18. apríla 2019 nariadil DGTA, aby vydalo preukazy spôsobilosti CPL (A).
- 8 Rozsudkom z 8. augusta 2019 cour d'appel de Bruxelles (Odvolací súd Brusel, Belgicko) potvrdil toto uznesenie o nariadení predbežného opatrenia.
- 9 Belgické kráľovstvo (DGTA) predložilo spor vnútroštátnemu súdu, aby rozhodol vo veci samej.

¹ Pozri najmä rozsudok Conseil d'État (Štátna rada) č. 653.659 uverejnený na <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

2. Dotknutá právna úprava

Nariadenie 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 (v znení zmien pred vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/1974 zo 14. decembra 2018, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1178/2011)

10 Relevantné časti prílohy I znejú takto:

„**PODČASŤ A**

VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

...

FCL.010 Vymedzenie pojmov

Na účely tejto časti sa uplatňujú tieto pojmy:

...

„Základné prístrojové výcvikové zariadenie“ (BITD – Basic Instrument Training Device) znamená pozemné výcvikové zariadenie, ktoré predstavuje stanovište žiaka – pilota triedy letúnov. Môžu využívať prístrojové panely zobrazené na obrazovkách a pružinové riadenie, čo predstavuje základ prinajmenšom pre nácvik postupov letu podľa prístrojov.

...

„Čas výcviku s inštruktorom“ znamená čas letu alebo pozemný prístrojový čas, v ktorom osoba dostáva letové pokyny od inštruktora s riadnym oprávnením.

...

„Letový simulátor“ (FFS – Full Flight Stimulator) 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“ (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

system simulujúci pôsobenie síl pri pohybe alebo vizuálny system, s výnimkou prípadu FTD vrtuľníka na úrovni 2 a 3, kde sa vizuálne systémy vyžadujú.

„Trenažér letových a navigačných postupov“ (FNPT – Flight and Navigation Procedures Trainer) 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 (FSTD – flight simulation training devices).

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

...

„Súčinnosť viacčlennej posádky (MCC – multi-cruce cooperation)“ znamená činnosť letovej posádky ako tímu spolupracujúcich členov pod vedením veliteľa lietadla.

...

„Veliaci pilot“ (PIC – pilot-in-command) 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 (SPIC – student pilot-in-command)“ 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.

...

Dodatok 3

Výcvikové kurzy na účely vydania CPL a ATPL

1. V tomto dodatku sú opísané požiadavky na rôzne typy výcvikových kurzov na účely vydania preukazov spôsobilosti pilota CPL...

...

4. Kurz pozostáva z:

...

b) letového výcviku pre let za viditeľnosti a podľa prístrojov;

...

A. Integrovaný kurz ATP – Letúny

VŠEOBECNÉ

...

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 (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

* V zmysle „výcviku ZA letu“.

** VFR Visual Flight Rules.

- 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 trénažér 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 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.“

3. Stanovisko účastníkov konania

1. *Belgické kráľovstvo (DGTA)*

- 11 Podľa Belgického kráľovstva žalovaní počas svojho výcviku neabsolvovali minimálne 115 hodín prístrojového času. Hodiny absolvované v simulátore FNPT II, ktoré presahujú „všeobecné maximum 55 hodín“ pozemného prístrojového času stanovené v prvej vete bodu 9 dodatku 3, nemožno totiž zohľadniť pri výpočte prístrojového času vyžadovaného v bode 9 písm. e) dodatku 3 nariadenia.
- 12 Belgické kráľovstvo odkazuje najmä na analýzu, ktorú mu 15. februára 2019 zaslala Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (European Union Aviation Security Agency; ďalej len „EASA“): „Bez ohľadu na zvolenú kombináciu, môže byť celkový počet hodín absolvovaných v FNPT II najviac 40. Spolu s 15 hodinami výcviku MCC sa tým dosiahne 55 hodín, ktoré sú uvedené v bode 9 a na účely vydania preukazu spôsobilosti nemožno zohľadniť už žiadnu

hodinu pozemného prístrojového času.“ EASA znovu potvrdila podmienky 12. júna 2019.

- 13 Belgické kráľovstvo navrhuje, aby boli najprv položené Súdneho dvoru prvé tri prejudiciálne otázky uvedené nižšie a vo veci samej navrhuje, aby bola bývalým žiakom uložená povinnosť vrátiť ich preukaz spôsobilosti pilota CPL(A), a aby súd rozhodol, že tento preukaz bude môcť byť vydaný žalovaným až po tom, čo doplnia svoj výcvik absolvovaním hodín prístrojového výcviku v lietadle a opätovne absolvujú časť praktickej skúšky (skill test) venovanú prístrojom.

2. Bývalí žiaci

- 14 Bývalí žiaci napádajú odpočítanie hodín prístrojového času, ktoré urobilo DGTA. Domnievajú sa, že DGTA vychádza z nového výkladu nariadenia, pretože pred sporným zamietnutím nespochybňovalo čas venovaný výcviku na prístrojoch v leteckej škole Bluetail Flight School a že jeho nový výklad je odlišný.
- 15 Podľa ich názoru sa maximálny počet 40 hodín pozemného prístrojového času, uvedený v bode 9 písm. e) (3) (ii) vzťahuje iba na 50 hodín letového výcviku podľa prístrojov, ale nie na 115 hodín prístrojového času celkovo.
- 16 Bývalí žiaci v podstate navrhujú, aby bolo potvrdené vydanie preukazov spôsobilosti nariadené v konaní o nariadení predbežného opatrenia a subsidiárne, aby bola Súdneho dvoru položená štvrtá otázka uvedená nižšie.

4. Posúdenie súdu

- 17 Podmienky pre vydanie preukazov spôsobilosti komerčného pilota lietadla „CPL (A)“ definuje nariadenie (EÚ) č. 1178/2011.
- 18 Dodatok 3 podčasti A jeho prílohy I určuje obsah kurzu na získanie tohto preukazu. Jeho bod 9 však napriek tomu vyvoláva pochybnosti o výpočte prístrojového času.
- 19 Súd v tejto súvislosti pripomína, že odvolací súd vo svojom rozsudku z 8. augusta 2019 zdôraznil nejasné miesta v bode 9 písm. e) dodatku 3. V prvom rade, akému výcviku treba priradiť 10 hodín, ktoré zostávajú z 50 hodín letového výcviku podľa prístrojov po odpočítaní najviac 40 hodín povolených v simulátore [bod 9 písm. e) (3)]? Okrem toho, zo 115 hodín prístrojového času, na čo je určených zvyšných 30 hodín, ktoré zostávajú po odpočítaní 20, 15 a 50 hodín uvedených v bode 9 písm. e) (1), (2) a (3)?
- 20 Súd sa domnieva, že listy EASA z 15. februára 2019 a z 12. júna 2019 sú relatívne stručné a neumožňovali vyriešiť spor medzi účastníkmi konania.

- 21 Uvádza, že Európska komisia sa domnievala, že nemôže uviesť svoj názor na výklad bodu 9 dodatku 3 inak než v pripomienkach k návrhu na začatie prejudiciálneho konania zaslanému Súdneho dvoru.

5. Prejudiciálne otázky

- 22 Súd rozhodol, že položí štyri prejudiciálne otázky navrhnuté účastníkmi konania:
1. Umožňuje bod 9 dodatku 3 podčasti A prílohy I nariadenia 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 zohľadniť pri výpočte 115 hodín prístrojového času uvedených v bode 9 písm. e) hodiny výcviku absolvované v letovom simulátore FNPT II (pozemný prístrojový čas) nad rámec 15 hodín výcviku MCC uvedených v bode 9 písm. e) (2) a nad rámec najviac 40 hodín letového výcviku podľa prístrojov absolvovaných vo FNPT II uvedených v bode 9 písm. e) (3) (ii), 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 bod 10 dodatku 3 podčasti A prílohy I tohto istého nariadenia, 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 Súdny 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 Súdneho dvora?