

## Věc C-413/20

**Shrnutí žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podle čl. 98 odst. 1  
jednacího řádu Soudního dvora****Datum doručení:**

2. září 2020

**Předkládající soud:**

Tribunal de première instance francophone de Bruxelles (Belgie)

**Datum předkládacího rozhodnutí:**

12. února 2020

**Žalobce:**

État belge

**Žalovaní:**

LO

OG

SH

MB

JD

OP

Bluetail Flight School S.A.

**1. Předmět sporu a údaje o něm**

- 1 Direction générale Transport Aérien (Generální ředitelství pro leteckou dopravu, dále jen „DGTA“) je správním orgánem État belge (belgický stát), který dohlíží mimo jiné i na výcvik pilotů a vydává průkazy způsobilosti pilota.
- 2 Žalovaní jsou bývalými žáky letecké školy Bluetail Flight School, která má příslušné povolení a jejíž výcvikové programy schválilo DGTA.

- 3 Žalovaní po ukončení svého výcviku a po úspěšném absolvování závěrečné zkoušky dovednosti (skill test) na konci roku 2018 požádali o vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota, nazývaného CPL(A) [Commercial Pilote Licence (Airplane)].
- 4 DGTA jim dne 15. ledna 2019 odmítlo průkaz způsobilosti vydat s tím, že jejich výcvik nezahrnoval minimálních požadovaných 115 hodin „přístrojové doby“.
- 5 Dne 11. února 2019 Conseil d'État (Státní rada, Francie) v řízení o předběžném opatření rozhodla o odkladu vykonatelnosti tohoto odmítavého rozhodnutí kvůli nedostatku odůvodnění<sup>1</sup>.
- 6 DGTA dne 22. února 2019 zaslalo žalovaným nové rozhodnutí o odmítnutí vydání průkazu CPL(A) a vysvětlilo důvody pro tento postup.
- 7 Vzhledem k tomu, že Conseil d'État (Státní rada) nakonec rozhodla, že v tomto směru není příslušná, bývalí žáci podali návrh u občanskoprávního soudu, který v řízení o předběžném opatření usnesením ze dne 18. dubna 2019 DGTA nařídil, aby průkazy CPL (A) vydalo.
- 8 Rozsudkem ze dne 8. srpna 2019 cour d' appel de Bruxelles (odvolací soud v Bruselu, Belgie) toto usnesení o nařízení předběžného opatření potvrdil.
- 9 Belgický stát (DGTA) předložil spor předkládajícímu soudu, aby rozhodl ve věci samé.

## **2. Dotčená právní úprava**

*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 před prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/1974 ze dne 14. prosince 2018, kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011]*

- 10 Relevantní části přílohy I zní takto:

**„HLAVA A**

**OBECNÉ POŽADAVKY**

[...]

FCL.010 Definice

<sup>1</sup> Viz zejména rozsudek Conseil d'État (Státní rada) č. 653.659 zveřejněný na <http://www.raadvst-consetat.be/arr.php?nr=243659&l=fr>.

Pro účely této části platí tyto definice:

[...]

„Základním přístrojovým výcvikovým zařízením (BITD)“ se rozumí pozemní výcvikové zařízení, které představuje stanoviště pilota-žáka pro určitou třídu letounů. Může být vybaveno panely přístrojů s obrazovkami a pružinami zatěžovaným řízením poskytujícím výcvikovou základnu minimálně pro nácvik postupů letu podle přístrojů.

[...]

„Dobou výcviku ve dvojitým řízení“ se rozumí doba letu nebo pozemní přístrojová doba, v jejímž průběhu se osobě poskytuje letový výcvik řádně oprávněným instruktorem.

[...]

„Úplným letovým simulátorem (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)“ 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 (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).

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

[...]

„Součinností vícečlenné posádky (MCC)“ se rozumí činnost letové posádky jako týmu spolupracujících členů vedeného velitelem letadla.

[...]

„Velitelem letadla (PIC)“ se rozumí pilot určený k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

[...]

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

[...]

„Velitelem letadla-žákem (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.

[...]

### **Dodatek 3**

#### **Výcvikové kurzy pro vydání průkazu CPL a ATPL**

1. Tento dodatek popisuje požadavky pro různé typy výcvikových kurzů pro vydání průkazu CPL [...]

[...]

4. Kurz musí zahrnovat:

[...]

b) výcvik v letu za viditelnosti a podle přístrojů a

[...]

#### **A. Integrovaný kurz ATP – letouny**

##### **OBEČNÉ**

[...]

## 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\*\* 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.

Žadateli, 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 se nezapočtou.

\* – Ve smyslu „letového výcviku“.

\*\* – VFR Visual Flight Rules

- 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.“

### 3. Stanoviska účastníků řízení

#### 1. *Belgický stát (DGTA)*

- 11 Podle belgického státu žalovaní v rámci svého výcviku neabsolvovali minimálně 115 hodin přístrojové doby. Hodiny absolvované na simulátoru FNPT II, které přesahují rámec „nejvýše 55 hodin“ pozemní přístrojové doby stanovený v první větě bodu 9 dodatku 3, totiž při výpočtu přístrojové doby požadované v bodě 9 písm. e) dodatku 3 nařízení nelze zohlednit.
- 12 Belgický stát poukazuje zejména na analýzu, kterou mu dne 15. února 2019 zaslala Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (European Union Aviation Security Agency, dále jen „EASA“): „Bez ohledu na zvolenou kombinaci může celkový počet hodin absolvovaných na FNPT II činit maximálně 40 hodin. Spolu s 15 hodinami MCC je tak dosaženo 55 hodin uvedených v bodě 9 a při vydávání průkazu způsobilosti nelze zohlednit žádnou další pozemní přístrojovou hodinu“. EASA výše uvedené znovu potvrdila dne 12. června 2019.
- 13 Belgický stát proto žádá, aby byly Soudnímu dvoru nejprve položeny první tři níže uvedené předběžné otázky, a ve věci samé navrhuje, aby byla bývalým žákům uložena povinnost vrátit průkazy způsobilosti pilota CPL(A) a aby bylo rozhodnuto, že tyto průkazy bude možné žalovaným vydat až poté, co doplní svůj výcvik hodinami výcviku podle přístrojů v letadle a opět absolvují přístrojovou část zkoušky dovednosti (skill test).

#### 2. *Bývalí žáci*

- 14 Bývalí žáci zpochybňují způsob výpočtu přístrojových hodin použitý DGTA. Domnívají se, že DGTA vychází z nového výkladu nařízení, jelikož před sporným odmítavým rozhodnutím dobu věnovanou výcviku podle přístrojů v letecké škole Bluetail Flight School nezpochybňovalo, a že se jeho nový výklad mění.
- 15 Podle jejich názoru se maximální počet 40 pozemních přístrojových hodin uvedený v bodě 9 písm. e) odrážce 3) bodu ii) vztahuje pouze na 50 hodin výcviku v letu podle přístrojů, a nikoliv celkově na 115 hodin přístrojové *doby*.

- 16 V podstatě se domáhají toho, aby bylo potvrzeno vydání průkazů způsobilosti, které bylo nařízeno v řízení o předběžném opatření, a podpůrně navrhují, aby byla Soudnímu dvoru položena níže uvedená čtvrtá otázka.

#### **4. Posouzení ze strany soudu**

- 17 Podmínky pro vydávání průkazů způsobilosti obchodního pilota „CPL (A)“ jsou vymezeny v nařízení (EU) č. 1178/2011.
- 18 Dodatek 3 hlavy A přílohy I tohoto nařízení stanoví náplň kurzu pro získání tohoto průkazu. Jeho bod 9 nicméně vyvolává pochybnosti ohledně způsobu výpočtu přístrojové doby.
- 19 Soud v tomto ohledu připomíná, že v rozsudku ze dne 8. srpna 2019 odvolací soud poukázal na nejasná místa bodu 9 písm. e) dodatku 3. Ke kterému výcviku je třeba přiřadit 10 hodin, které zbývají z 50 hodin výcviku v letu podle přístrojů po odečtení nejvýše 40 hodin, které lze absolvovat na simulátoru [bod 9 písm. e) odrážka 3)]? K čemu je třeba v rámci 115 hodin přístrojové doby přiřadit 30 hodin, které zbývají po odečtení 20, 15 a 50 hodin uvedených v bodě 9 písm. e) odrážkách 1), 2) a 3)?
- 20 Soud má za to, že dopisy EASA z 15. února 2019 a 12. června 2019 jsou relativně stručné a polemiku mezi účastníky řízení na jejich základě nebylo možno vyřešit.
- 21 Uvádí, že Evropská komise měla za to, že svůj názor k výkladu bodu 9 dodatku 3 nemůže uvést jinak než ve vyjádření k žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce zaslané Soudnímu dvoru.

#### **5. Předběžné otázky**

- 22 Soud se rozhodl, že položí tyto čtyři předběžné otázky navržené účastníky řízení:
- 1) Umožňuje bod 9 dodatku 3 hlavy A 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, 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) odrážce 2) a nad rámec nejvýše 40 hodin výcviku v letu podle přístrojů absolvovaných v FNPT II, které jsou uvedeny v bodě 9 písm. e) odrážce 3) bodu 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 hlavy A přílohy I téhož nařízení, aby byl průkaz CPL (A) vydán poté, co žadatelé doplnili svůj výcvik absolvováním dostatečného počtu hodin v letadle bez zopakování 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 uchazeče, kteří požádali o vydání průkazu CPL (A), či dokonce začali s výcvikem nezbytným pro získání takového průkazu, až po datu vydání rozsudku Soudního dvora?