



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

8. november 2012*

»Luftfart — forordning nr. 2042/2003 — tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart — vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer — godkendelse af personale, der deltager i inspektionsopgaver — krævede kvalifikationer«

I sag C-271/11,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Symvoulio tis Epikrateias (Grækenland) ved afgørelse af 19. oktober 2010, indgået til Domstolen den 31. maj 2011, i sagen:

Techniko Epimelitirio Elladas (TEE),

Sylogos Ellinon Diplomatouchon Aeronafpigon Michanikon (SEA),

Alexandros Tsiapas,

Antonios Oikonomopoulos,

Apostolos Batategas,

Vasileios Kouloukis,

Georgios Oikonomopoulos,

Ilias Iliadis,

Ioannis Tertigkas,

Panellinios Sylogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias,

Eleni Theodoridou,

Ioannis Karnesiotis,

Alexandra Efthimiou,

Eleni Saatsaki

mod

Ypourgos Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis,

* Processprog: græsk.

**Ypourgos Metaforon kai Epikoinonion,
Ypourgos Oikonomias kai Oikonomikon,**

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, A. Tizzano, og dommerne M. Safjan, M. Ilešič, E. Levits og M. Berger (refererende dommer),

generaladvokat: V. Trstenjak

justitssekretær: ekspeditionssekretær L. Hewlett,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 21. juni 2012,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Techniko Epimelitirio Elladas (TEE) ved dikigoros K. Vlachogiannis
- Syllogos Ellinon Diplomatouchon Aeronafpigon Michanikon (SEA) ved dikigoros P. Zygouris
- Panellinios Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias ved dikigoros G. Antonakopoulos
- den græske regering ved P. Panagiotounakos samt ved S. Chala, K. Paraskevopoulou og Z. Chatzipavlou, som befuldmægtigede
- den franske regering ved G. de Bergues og M. Perrot, som befuldmægtigede
- Europa-Kommissionen ved K. Simonsson og I. Zervas, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 2 og bestemmelsen i M.B.902 i bilag I til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparaturl og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 315, s. 1).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem på den ene side den offentligretlige juridiske person Techniko Epimelitirio Elladas (herefter »TEE«), organisationen Syllogos Ellinon Diplomatouchon Aeronafpigon Michanikon (herefter »SEA«), syv ansatte i Ypiresia Politikis Aeroporias (herefter »den civile luftfartstjeneste«), Panellinios Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias, i dens egenskab af fagforening, samt fire ansatte, der er lufthavnspersonale i direktoratet for civil luftfart, og på den anden side Ypourgos Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis (indenrigsministeren samt ministeren for offentligt ansatte og decentralisering), Ypourgos Metaforon kai Epikoinonion (trafik- og kommunikationsministeren) og Ypourgos Oikonomias kai Oikonomikon (økonomi- og finansministeren), vedrørende søgsmål med påstand om

delvis annullation af præsidentielt dekret 147 af 17. august 2005 om inspektører af luftfartøjsmateriel og -standarder i korpset af flyvesikkerhedsinspektører i den civile luftfartstjeneste (FEK A' 200/17.8.2005, herefter »dekret nr. 147/2005«).

Retsforskrifter

EU-retten

Forordning nr. 1592/2002

- 3 Formålet med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EFT L 240, s. 1, herefter »grundforordningen«) er at opstille fælles regler for civil luftfart med henblik på at fastlægge og opretholde et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Europa.
- 4 Med henblik på gennemførelsen af grundforordningen fastsætter grundforordningens artikel 12 oprettelsen af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (herefter »EASA«), som bl.a. har til opgave at bistå Europa-Kommissionen med at udarbejde foranstaltninger, der skal træffes med henblik på gennemførelsen af denne forordning.

Forordning nr. 2042/2003

- 5 Kommissionen vedtog forordning nr. 2042/2003 på grundlag af bestemmelserne i grundforordningen og EASA's udtalelse.
- 6 Ifølge artikel 1, stk. 1, er formålet med forordningen at fastlægge »fælles tekniske krav og administrative procedurer for at sikre vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer«, som er registreret i en medlemsstat eller er registreret i et tredjeland, og som anvendes af et luftfartsforetagende, hvis operationer er underlagt EASA's eller en medlemsstats tilsyn.
- 7 Forordningens artikel 2, litra d) og h), definerer:
 - d) »vedvarende luftdygtighed«: som »alle de processer, som sikrer, at luftfartøjet på ethvert tidspunkt i sin funktionstid overholder de gældende luftdygtighedskrav og er i driftssikker stand«
 - h) »vedligeholdelse«: som »eftersyn, reparation, inspektion, udskiftning, ændring eller fejludbedring af et luftfartøj/en komponent eller enhver kombination heraf, dog med undtagelse af inspektion før flyvning«.
- 8 Samme forordnings artikel 3, stk. 1, bestemmer, at »[l]uftfartøjets og komponenternes vedvarende luftdygtighed skal sikres i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag I«. Det fremgår af stk. 2 i samme artikel, at »[o]rganisationer og personale, der deltager i sikringen af luftfartøjets og komponenternes vedvarende luftdygtighed, inklusive vedligeholdelse, skal overholde bestemmelserne i bilag I og i givet fald bestemmelserne i artikel 4 og 5«.
- 9 Forordning nr. 2042/2003 har fire bilag, der vedrører henholdsvis luftfartøjers vedvarende luftdygtighed og udstedelse af certifikater i denne forbindelse (bilag I), godkendelse af organisationer for vedligeholdelse af luftfartøjer (bilag II), udstedelse af luftfartøjsvedligeholdelsescertifikater (bilag III) og godkendelse af uddannelsesorganisationer med hensyn til vedligeholdelse af luftfartøjer (bilag IV).

10 Bilag I til denne forordning indeholder en sektion A med overskriften »Tekniske krav« og en sektion B med overskriften »Procedurer for kompetente myndigheder«.

11 Med overskriften »Kompetent myndighed« fastsætter bestemmelsen i M.B. 102, som findes i subpart A med overskriften »Generelt« i dette bilags sektion B, følgende:

»a) Generelt

En medlemsstat skal udpege en kompetent myndighed, som tildeles ansvaret for at udstede, forlænge, ændre, inddrage eller tilbagekalde beviser og føre tilsyn med den vedvarende luftdygtighed. Denne kompetente myndighed skal udarbejde dokumenterede procedurer og en organisationsstruktur.

b) Ressourcer

Antallet af medarbejdere skal være tilstrækkeligt til at opfylde de krav, der er nærmere beskrevet i denne sektion.

[...]«

12 Med overskriften »Acceptable måder, hvorpå der kan udvises overensstemmelse«, giver bestemmelsen i M.B.103 i det nævnte bilag EASA bemyndigelse til at udarbejde acceptable måder, hvorpå der kan udvises overensstemmelse, som medlemsstaterne kan anvende til at fastslå overensstemmelse med kravene i forordning nr. 2042/2003.

13 Med overskriften »Luftdygtighedseftersyn foretaget af den kompetente myndighed« fastsætter bestemmelsen i M.B.902, som er indføjet i subpart I med overskriften »Luftdygtighedseftersynsbevis«, i samme bilag følgende:

»a) Hvis den kompetente myndighed beslutter, at den vil foretage luftdygtighedseftersynet og udstede luftdygtighedseftersynsbeviset EASA-formular 15a (tillæg III), skal den kompetente myndighed foretage et luftdygtighedseftersyn i henhold til forskrifterne i M.A.710.

b) Den kompetente myndighed skal have passende luftdygtighedseftersynspersonale, der kan foretage luftdygtighedseftersyn. Dette personale skal have opnået:

1. mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed
2. et behørigt del-66-certifikat eller en flyveuddannelse eller lignende
3. en formel uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer, og
4. en stilling, der omfatter relevante ansvarsområder.

c) Den kompetente myndighed skal opbevare en fortegnelse over hele sit luftdygtighedseftersynspersonale, som for hver medarbejder skal indeholde nærmere oplysninger om enhver relevant kvalifikation og et sammendrag af relevant erfaring med og uddannelse inden for sikring af vedvarende luftdygtighed.

[...]«

- 14 Forordning nr. 2042/2003 trådte i kraft den 29. november 2003. I medfør af forordningens artikel 7, stk. 3, kunne medlemsstaterne imidlertid indtil den 28. september 2008 undlade at anvende:
- bestemmelserne i bilag I [...] om luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, og
 - bestemmelserne i bilag I, subpart I, om luftfartøjer, der [...] udfører erhvervsmæssig lufttransport.

Afgørelse 2003/19/RM

- 15 EASA's afgørelse nr. 2003/19/RM af 28. november 2003, der er vedtaget på grundlag af bestemmelsen i M.B.103 i bilag I til forordning nr. 2042/2003, vedrører »de acceptable måder, hvorpå der kan udvises overensstemmelse, og retningslinjer med hensyn til forordning nr. 2042/2003«. Afgørelsen præciserer visse forhold vedrørende bl.a. de kompetente myndigheder, disses ansvarsområder og de krævede kvalifikationer hos personale, der deltager i vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer.

Nationale bestemmelser

- 16 Dekret nr. 147/2005 er vedtaget på grundlag af artikel 32 i lov nr. 2912/2001 om »øget statstilsyn med flyvesikkerhedskrav, regulering af relaterede organisatoriske spørgsmål vedrørende direktoratet for civil luftfart« (FEK A' 94).

- 17 Følgende er fastsat i dekretets artikel 1:

»1. Inspektørerne under direktoratet for flyvestandarder er en inspektørkategori i korpset af flyvesikkerhedsinspektører i [den civile luftfartstjeneste], som blev oprettet ved artikel 32, stk. 1, i lov nr. 2912/2001.

2. Inspektørerne af luftfartøjsmateriel og -standarder i korpset af flyvesikkerhedsinspektører har til opgave at overvåge og kontrollere overholdelsen af de lovfæstede flyvesikkerhedsstandarder hvad angår luftfartøjers luftdygtighed og operation generelt, støttmateriel samt licenser og tilladelser til civil luftfart.«

- 18 Dekretets artikel 3 inddeler inspektørerne af luftfartøjsmateriel og -standarder i forskellige kategorier, nemlig luftdygtighedsinspektører, flyveoperationsinspektører, kabinesikkerhedsinspektører, licensinspektører samt sundhedsinspektører.

- 19 Samme dekrets artikel 5, stk. 1, vedrører udvælgelsesproceduren for inspektørerne.

- 20 Artikel 7 i dekret nr. 147/2005 indeholder nærmere bestemmelser om elementerne vedrørende de inspektioner, der udføres de forskellige kategorier af inspektører.

- 21 Dekretets artikel 8, stk. 1, definerer de kvalifikationer, der kræves af luftdygtighedsinspektører, på følgende måde:

»Luftdygtighedsinspektører skal have mindst fem års værkstedserfaring med vedligeholdelse af luftfartøjer og have arbejdet med vedligeholdelse af luftfartøjer. De skal desuden have et indgående kendskab til engelsk luftfartsterminologi.

Det er ønskværdigt, at de er avanceret til en højere stilling med ansvar inden for vedligeholdelse af luftfartøjer. De skal desuden have en uddannelse som flymekaniker ifølge JAR 66 eller en akademisk uddannelse inden for luftfart fra en højere læreanstalt.

Inspektører med speciale i luftfartøjers elektroniske systemer skal desuden have en ingeniøruddannelse inden for elektroniske luftfartøjssystemer fra en græsk eller udenlandsk højere læreanstalt eller en uddannelse i elektronik på universitetsniveau eller en teknikeruddannelse inden for elektroniske luftfartøjssystemer.«

- 22 I dekretets artikel 9 reguleres uddannelse af personer, som vurderes at være i besiddelse af de i artikel 8 omhandlede kvalifikationer.
- 23 Samme dekrets artikel 14 indeholder overgangsbestemmelser.

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 24 Mellem september og november 2005 blev der indgivet fire annullationssøgsmål til prøvelse af dekret nr. 147/2005.
- 25 De tre første søgsmål, som blev indgivet af henholdsvis TEE, SEA og syv ansatte i den civile luftfartstjeneste, vedrører annullation af den del af dekret nr. 147/2005, som vedrører luftdygtighedsinspektører, dvs. i det væsentlige dekretets artikel 8 og 9. Sagsøgerne har bl.a. bestridt de ved disse bestemmelser indførte betingelser angående de kvalifikationer, der kræves af personer, der ønsker at arbejde som luftdygtighedsinspektør.
- 26 Det fjerde søgsmål, indgivet af Panellinos Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias og fire ansatte, der er lufthavns personale i direktoratet for civil luftfart, vedrører annullation af dekret nr. 147/2005, for så vidt som det dels udelukker tilsyn med og kontrol af luftfartsselskaber og lufthavne fra inspektørerne af luftfartøjsmateriel og -standards opgaver, dels i dekretets artikel 8 fratager de ansatte i lufthavnsafdelingen muligheden for at blive certificeret som kabinesikkerhedsinspektører og licensinspektører.
- 27 Idet disse søgsmål anfægter lovligheden af de anfægtede bestemmelser i dekret nr. 147/2005 i forhold til de i forordning nr. 2042/2003 omhandlede, har Symvoulio tis Epikrateias besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Har den nationale lovgiver i henhold til artikel 2 i forordning nr. 2042/2003, sammenholdt med bestemmelsen i sektion B, subpart I, M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordningen og i lyset af bestemmelserne i sektion B, subpart A, AMC M.B.102, litra c, nr. 1) (nr. 1.1-1.4, 1.6 og 1.7) i bilag I til [...] afgørelse [...] 2003/19 [...], mulighed for i forbindelse med fastsættelsen af supplerende foranstaltninger til gennemførelse af forordningen at opdele luftfartøjsinspektionsarbejdet med henblik på kontrol af luftfartøjets overholdelse af de gældende luftdygtighedskrav mellem flere kategorier/faggrupper af inspektører, idet hver enkelt af disse kun udfører kontrol af en konkret del af luftfartøjets luftdygtighed? Er navnlig en national bestemmelse som den, der er omhandlet i denne sag, hvorved der indføres luftdygtighedsinspektører (»airworthiness and avionics inspectors«), flyveoperationsinspektører (»flight operations inspectors«), kabinesikkerhedsinspektører (»cabin safety inspectors«) og licensinspektører (»licensing inspectors«), i overensstemmelse med forordning nr. 2042/2003 [...]?
- 2) Såfremt det foregående spørgsmål besvares bekræftende, skal bestemmelsen i sektion B, subpart I, M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 da fortolkes således, at en person, som har til opgave at udføre inspektion af luftfartøjers luftdygtighed inden for kun et konkret område heraf, skal have fem års erfaring inden for alle de områder, der vedrører sikring af luftfartøjets vedvarende luftdygtighed, eller er det tilstrækkeligt med fem års erfaring inden for de konkrete arbejdsopgaver, som den pågældende har fået overdraget, og den ekspertise, denne er i besiddelse af?

- 3) Såfremt det foregående spørgsmål besvares med, at det er tilstrækkeligt med fem års erfaring inden for de konkrete arbejdsopgaver, som inspektionspersonalet har fået overdraget, er kravene i ovennævnte bestemmelse i sektion B, subpart I, M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003, som fastsætter, at eftersynspersonalet skal have »mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed«, da dækket af en national bestemmelse som den, der er relevant i denne sag, som fastsætter, at luftdygtighedsinspektørerne (»airworthiness and avionics inspectors«), som er ansvarlige for tilsyn med og kontrol af luftfartøjsmateriel, godkendte vedligeholdelsesorganisationer samt luftfartsselskaber, i henhold til reglerne i [Organisationen for International Civil Luftfarts (»ICAO«)] manual, dok. 9760, skal have mindst fem års værkstedserfaring med vedligeholdelse af luftfartøjer og have arbejdet med vedligeholdelse af luftfartøjer?
- 4) Såfremt det foregående spørgsmål besvares bekræftende, er en national bestemmelse som den, der er relevant i denne sag, som sidestiller indehaverne af et luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat i henhold til bilag III (»del-66«) i forordning nr. 2042/2003 med personer med en flyveuddannelse fra en højere læreanstalt og fastsætter, at begge kategorier for at kunne få certifikat som luftdygtighedsinspektør skal have værkstedserfaring med vedligeholdelse af luftfartøjer, da i overensstemmelse med [den nævnte] forordning?
- 5) Skal der i henhold til bestemmelsen i sektion B, subpart I, M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003, sammenholdt med bestemmelsen i sektion B, subpart A, AMC M.B.102, litra c), nr. 1), nr. 1.4 og 1.5, i bilag I til [...] afgørelse [...] 2003/19 [...], ved fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed forstås praktisk erfaring, som kan være opnået som led i studier med henblik på en relevant akademisk uddannelse, eller udelukkende erfaring, som er erhvervet under omstændigheder med faktisk arbejde uafhængigt af studier og efter afslutningen af studierne og den relevante uddannelse?
- 6) Omfatter udtrykket fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed i ovennævnte bestemmelse i forordning nr. 2042/2003's forstand ligeledes erfaring, som er opnået gennem arbejde med inspektion af luftfartøjers luftdygtighed på et tidligere tidspunkt, dvs. før den pågældende forordnings ikrafttræden?
- 7) Skal bestemmelsen i sektion B, subpart I, M.B.902, litra b), nr. 2), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 fortolkes således, at en person, som er indehaver af et luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat i henhold til bilag III (del-66) til forordning nr. 2042/2003, for indledningsvis at blive udvalgt til inspektør skal have gennemgået en efteruddannelse i emner inden for luftfartøjers luftdygtighed, før denne udvælges, eller er det tilstrækkeligt, hvis den pågældende gennemgår en sådan efteruddannelse efter udvælgelsen, og før denne påbegynder arbejdet som inspektør?
- 8) Kan bestemmelsen i sektion B, subpart I, M.B.902, litra b), nr. 3), i bilag I til forordning nr. 2042/2003, som bestemmer, at tilsynspersonalet skal have opnået »en formel uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer«, fortolkes således, at en uddannelsesordning, som er fastlagt af den nationale lovgiver og har nedenstående karakteristika, udgør en sådan uddannelse: i) uddannelsen gives, efter at en person er blevet udvalgt til inspektør på grundlag af rent formelle kvalifikationer; ii) uddannelsen varierer ikke i forhold til de personers formelle kvalifikationer, som indledningsvis er blevet udvalgt til inspektører, og iii) denne uddannelsesordning omfatter hverken procedurer og kriterier for bedømmelse af eleven eller en afsluttende prøve efter uddannelsens afslutning for at konstatere, om den har været fyldestgørende?
- 9) Skal bestemmelsen i sektion B, subpart I, M.B.902, litra b), nr. 4), i bilag I til forordning nr. 2042/2003, hvorefter luftdygtighedseftersynspersonalet skal have opnået »en stilling, der omfatter relevante ansvarsområder«, fortolkes således, at personen skal have opnået en sådan stilling for at kunne certificeres som inspektør i den forstand, at denne skal have opnået en sådan

stilling i sin tidligere beskæftigelse? Eller skal ovennævnte bestemmelse i forordning nr. 2042/2003, sammenholdt med bestemmelsen i sektion B, subpart A, AMC M.B.902, litra b), nr. 3), i bilag I til [...] afgørelse [...] 2003/19 [...], fortolkes således, at en person, efter indledningsvis at være blevet udvalgt til inspektør, skal indsættes i en stilling med ansvarsområder inden for luftdygtighedseftersyn, således at denne kan give en bindende underskrift for denne myndighed?

- 10) Såfremt den nævnte bestemmelse i sektion B, subpart I, M.B.902, litra b), nr. 4), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 har den anden af de to ovennævnte betydninger, kan [denne] forordning[s] krav da anses for at være opfyldt ifølge denne betydning, med en nationalretlig bestemmelse, der fastsætter, at der udstedes certifikat til inspektøren efter den teoretiske og praktiske uddannelse, hvorefter denne kan udføre inspektioner med kontrol af luftfartøjers luftdygtighed og være eneunderskriver af inspektionspapirerne med en for den kompetente myndighed bindende underskrift?
- 11) Såfremt ovennævnte bestemmelse i sektion B, subpart I, M.B.902, litra b), nr. 4), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 har den anden af de to ovennævnte betydninger, er en national bestemmelse som den, der er relevant i denne sag, og som fastsætter, at det i forbindelse med den indledende udvælgelse af en person til luftdygtighedsinspektør er ønskværdigt, at den pågældende tidligere er avanceret til »en højere stilling inden for vedligeholdelse af luftfartøjer«, da i overensstemmelse hermed?
- 12) Havde den nationale lovgiver i henhold til forordning nr. 2042/2003, som ikke regulerer spørgsmålet, om og under hvilke betingelser de personer, som før forordningens ikrafttræden udførte opgaver som inspektør vedrørende kontrol af luftfartøjers luftdygtighed, har ret til at fortsætte med udøvelsen af disse opgaver efter denne forordnings ikrafttræden, pligt til at bestemme, at personer, som udførte opgaver som inspektør ved [den] nævnte forordnings ikrafttræden (eller tidligere), automatisk skulle have udstedt nyt certifikat som inspektør uden først at gennemgå en udvælgelses- og bedømmelsesprocedure? Eller skal [...] forordning nr. 2042/2003, som har til formål at forbedre lufttransportsikkerheden og ikke at sikre de arbejdstageres faglige rettigheder, som er ansat hos medlemsstatens myndighed med ansvar for eftersyn af luftfartøjers luftdygtighed, fortolkes således, at den blot giver medlemsstaterne mulighed for – hvis de anser dette for hensigtsmæssigt – at fortsætte med at beskæftige personer, der udførte inspektion før forordning [nr. 2042/2003's] ikrafttræden, som inspektører til kontrol af luftfartøjers luftdygtighed, selv om disse personer ikke har de kvalifikationer, som kræves i den pågældende forordning, også set i lyset af den relevante bestemmelse i sektion B, subpart A, AMC M.B.902, litra b), nr. 4), i bilag I til afgørelse [...] 2003/19 [...]?
- 13) Såfremt det medgives, at medlemsstaterne i henhold til forordning nr. 2042/2003 har pligt til automatisk at udstede nyt certifikat, uden en udvælgelsesprocedure, til personer, som udførte opgaver som inspektører før den nævnte forordnings ikrafttræden, er en nationalretlig bestemmelse som den, der er relevant i denne sag, hvorefter disse personer for at kunne få udstedt et nyt certifikat som inspektører i praksis skal have udført opgaver som inspektører, ikke på tidspunktet for forordning nr. 2042/2003's ikrafttræden, men på tidspunktet – som var senere – for den pågældende nationalretlige bestemmelses ikrafttræden, da i overensstemmelse med denne forordning?«

Om Domstolens kompetence

- 28 Kommissionen har i sine skriftlige indlæg anført, at hverken på tidspunktet for dekret nr. 147/2005's udstedelse i august 2005 eller på tidspunktet for indgivelsen af annullationsøgsmålene, dvs. mellem september og november 2005, fandt bestemmelserne i bilag I til forordning nr. 2042/2003 anvendelse

på Den Helleniske Republik. Under retsmødet bekræftede den græske regering, at denne medlemsstat havde gjort brug af muligheden i den nævnte forordnings artikel 7 for at undlade at anvende de pågældende bestemmelser indtil den 28. september 2008.

- 29 Det skal i denne henseende bemærkes, at i henhold til artikel 267 TEUF har Domstolen kompetence til at afgøre præjudicielle spørgsmål om fortolkningen af traktaterne og af retsakter udstedt af Den Europæiske Unions institutioner. Inden for rammerne af det ved denne artikel indførte samarbejde mellem Domstolen og de nationale retter tilkommer det udelukkende den nationale ret på grundlag af omstændighederne i sagen at vurdere, såvel om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, den forelægger Domstolen (jf. bl.a. dom af 21.12.2012, sag C-482/10, Cicala, Sml. I, s. 14139, præmis 15 og den deri nævnte retspraksis).
- 30 Når de forelagte spørgsmål vedrører fortolkningen af en bestemmelse i EU-retten, er Domstolen derfor i princippet forpligtet til at træffe afgørelse herom (jf. bl.a. Cicala-dommen, præmis 16 og den deri nævnte retspraksis).
- 31 Domstolen kan kun afslå at tage stilling til en anmodning om præjudiciel afgørelse fra en national ret, såfremt det klart fremgår, at den ønskede fortolkning af EU-retten savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, når problemet er af hypotetisk karakter, eller når Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan foretage en saglig korrekt besvarelse af de stillede spørgsmål (jf. bl.a. dom af 20.5.2010, sag C-160/09, Ioannis Katsivardas - Nikolaos Tsitsikas, Sml. I, s. 4591, præmis 27 og den deri nævnte retspraksis).
- 32 I det foreliggende tilfælde er det korrekt, at det andet til det ellefte af de af den forelæggende ret stillede spørgsmål specifikt vedrører bestemmelsen i M.B.902 i bilag I, sektion B, subpart I til forordning nr. 2042/2003, som Den Helleniske Republik havde valgt ikke at anvende på tidspunktet for vedtagelsen af den nationale foranstaltning, hvis lovlighed anfægtes ved den forelæggende ret.
- 33 Denne omstændighed gør det dog ikke muligt i sig selv at konkludere, at den af den forelæggende ret ønskede fortolkning ikke har nogen forbindelse med genstanden for tvisten i hovedsagen, og at Domstolen derfor ikke har kompetence til at træffe afgørelse vedrørende de forelagte spørgsmål.
- 34 Domstolen har således erklæret sig kompetent til at træffe afgørelse om anmodninger om præjudicielle afgørelser, der vedrørte bestemmelser i EU-retten, i tilfælde, hvor de faktiske omstændigheder i hovedsagen lå uden for EU-rettens anvendelsesområde og derfor alene henhørte under medlemsstaternes kompetence, men hvor de pågældende EU-retlige bestemmelser blev gjort anvendelige af national ret på grund af en henvisning deri til disse bestemmelsers indhold. I denne forbindelse har Domstolen betonet, at når en i national ret valgt regulering af interne forhold er tilpasset EU-retten, har det afgjort interesse for Unionen, at bestemmelser eller begreber, der er hentet fra EU-retten, fortolkes ensartet, uanset de vilkår, hvorunder de skal anvendes, således at senere fortolkningsuoverensstemmelser undgås (jf. i denne retning Cicala-dommen, præmis 17 og 18 og den deri nævnte retspraksis).
- 35 I det foreliggende tilfælde har den forelæggende ret imidlertid udtrykkeligt anført, at den sætter de præjudicielle spørgsmål i forbindelse med den kompetente nationale myndigheds fastsættelse af supplerende foranstaltninger til gennemførelse af forordning nr. 2042/2003. På denne baggrund fremgår det, at den forelæggende ret har analyseret dekret nr. 147/2005 som en gennemførelsesforanstaltning for visse af den nævnte forordnings bestemmelser, som blev truffet inden udløbet af den frist, som Den Helleniske Republik oprindeligt havde valgt at forbeholde sig med hensyn til bestemmelsernes anvendelse.

- 36 Heraf følger, at i betragtning af den omstændighed, at de EU-retlige bestemmelser, som ønskes fortolket, i national ret finder anvendelse inden udløbet af fristen i henhold til EU-retten, er den ønskede fortolkning af disse ikke helt uden forbindelse med hovedsagens genstand og ikke af hypotetisk karakter.
- 37 Domstolen er følgelig kompetent til at træffe afgørelse om samtlige de forelagte spørgsmål.

Om de præjudicielle spørgsmål

Indledende bemærkninger

- 38 Inden de forelagte spørgsmål besvares, vil det være hensigtsmæssigt at henvise til formålet med forordning nr. 2042/2003. I denne forbindelse fremgår det af denne forordnings artikel 1, stk. 1, at den fastlægger fælles tekniske krav og administrative procedurer for at sikre vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer, herunder enhver komponent til installering heri.
- 39 Således som det fremgår af definitionen af begrebet »vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer« i den nævnte forordnings artikel 2, litra d), vedrører det alle de processer, som sikrer, at luftfartøjet på ethvert tidspunkt i sin funktionstid overholder de gældende luftdygtighedskrav og er i driftssikker stand.
- 40 Disse processer præciseres i bilag I til samme forordning. Sektion A i dette bilag stiller tekniske krav, mens sektion B heri fastlægger de administrative krav, som skal følges af de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for gennemførelsen og håndhævelsen af de nævnte tekniske krav.
- 41 Forordning nr. 2042/2003's anvendelsesområde omfatter således ikke alle aspekter vedrørende luftfartssikkerhed, men er klart begrænset til visse tekniske aspekter, nemlig dem, som er bestemt for at sikre vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og administrative procedurer vedrørende overholdelsen af disse tekniske processer.
- 42 Det påhviler således den forelæggende ret, der alene har kompetence til at fortolke national ret, at fastslå, om de nationale bestemmelser, der er omhandlet i hovedsagen, falder ind under denne forordnings anvendelsesområde. Det tilkommer navnlig den forelæggende ret at vurdere, i hvilket omfang de tekniske beføjelser, som dekret nr. 147/2005 har tillagt flyveoperationsinspektører, kabinesikkerhedsinspektører, licensinspektører samt sundhedsinspektører, svarer til de operationer med henblik på vedvarende luftdygtighed, der er omfattet af samme forordning.

Det første spørgsmål

- 43 Med sit første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 2 i forordning nr. 2042/2003 og bestemmelsen i M.B.902 i bilag I hertil, sammenholdt med bestemmelsen i M.B.102 i bilag I til afgørelse 2003/19, skal fortolkes således, at medlemsstaterne har mulighed for i forbindelse med fastsættelsen af supplerende foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning at opdele inspektionsarbejdet med henblik på luftfartøjers luftdygtighed mellem flere specialiserede kategorier af inspektører.
- 44 Det skal med hensyn til tildelingen af de konkrete opgaver og ansvarsområder, der er omfattet af forordning 2042/2003's anvendelsesområde, bemærkes, at bestemmelsen i M.B.102 i bilag I til denne forordning alene fastsætter medlemsstaternes udpegning af en myndighed, der er kompetent til kontrollen af den vedvarende luftdygtighed og kontrollen med de i denne henseende krævede certifikater.

- 45 I øvrigt overlader bestemmelsen det til hver myndighed at definere dens egen organisatoriske struktur, idet den blot præciserer, at antallet af ansatte skal være behørigt til at sikre, at den pågældende myndigheds opgaver opfyldes.
- 46 Den pågældende bestemmelse indeholder derfor ingen oplysninger om denne forms struktur eller fordelingen af opgaverne inden for denne.
- 47 I øvrigt kan afgørelse 2003/19 som en foranstaltning til gennemførelse af forordning nr. 2042/2003 ikke pålægge medlemsstaterne forpligtelser, der går ud over dem, der er fastsat i forordningen.
- 48 Under disse omstændigheder skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 2 og bestemmelsen i M.B.902 i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at medlemsstaterne har mulighed for i forbindelse med fastsættelsen af supplerende foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning at opdele inspektionsarbejdet med henblik på luftfartøjers luftdygtighed i den i bestemmelsen i M.B.902 fastsatte kompetente myndighed mellem flere specialiserede kategorier af inspektører.

Det andet spørgsmål

- 49 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at enhver person med ansvaret for inspektionsarbejdet med henblik på luftfartøjers luftdygtighed på et bestemt område skal have fem års erfaring inden for samtlige de aspekter, der vedrører sikring af luftfartøjets vedvarende luftdygtighed.
- 50 Bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 fastsætter, at luftdygtighedseftersynspersonale skal have opnået mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed. Det sidstnævnte begreb skal forstås i den i denne forordning anførte forstand, således som det er præciseret i denne doms præmis 38-41.
- 51 De generelle vendinger, hvori bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 er affattet, fører til, at den må fortolkes således, at enhver person, som har fået pålagt den opgave – vedrørende et hvilket som helst aspekt – at inspicere et luftfartøjs luftdygtighed, skal have fem års erfaring vedrørende samtlige de opgaver og ansvarsområder, der vedrører sikring af luftfartøjers vedvarende luftdygtighed i den nævnte forordnings forstand.
- 52 Det kan derimod ikke udledes heraf, at den krævede erfaring også skal dække aspekter, der ikke er omfattet af området for luftfartøjers vedvarende luftdygtighed som omhandlet i forordning nr. 2042/2003.
- 53 Det andet spørgsmål skal derfor besvares med, at bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at enhver person med ansvaret for inspektionsarbejdet – vedrørende et hvilket som helst aspekt – med henblik på luftfartøjers luftdygtighed skal have fem års erfaring inden for samtlige de aspekter, der vedrører sikring af luftfartøjets vedvarende luftdygtighed, og alene disse aspekter.

Det tredje, femte og sjette spørgsmål

- 54 Med det tredje, femte og sjette spørgsmål, der vedrører begrebet »mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed«, som luftdygtighedseftersynspersonalet skal have opnået i overensstemmelse med bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om denne erfaring nødvendigvis skal have været opnået ved et arbejde på et værksted med vedligeholdelse af luftfartøjer (tredje spørgsmål), eller om det er muligt

at tage hensyn til praktisk erfaring opnået som led i eller efter universitetsstudier (femte spørgsmål), og om det er muligt at tage hensyn til erfaring, som er opnået gennem et arbejde inden ikrafttrædelsen af forordning nr. 2042/2003 som luftdygtighedsinspektør (sjette spørgsmål).

- 55 Det bemærkes i denne henseende, at det fremgår af bestemmelsen i M.B.902, litra a), i bilag I til forordning nr. 2042/2003, at luftdygtighedseftersynspersonalet skal være i stand til at foretage et luftdygtighedseftersyn i henhold til de tekniske krav, der stilles i sektion A i bilag I til denne forordning.
- 56 Med henblik herpå kræver bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 1), i dette bilag, at det pågældende personale skal have opnået mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed. Denne bestemmelse præciserer imidlertid ikke, hvordan denne erfaring skal være opnået.
- 57 Selv om bestemmelsen i M.B.902, litra a) og b), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 således fastsætter niveauet og indholdet vedrørende den erfaring, som luftdygtighedseftersynspersonalet i medlemsstaterne skal have opnået, fastsætter den hverken nogen forpligtelse, begrænsning eller udelukkelse med hensyn til de betingelser, under hvilke denne erfaring skal være opnået.
- 58 Medlemsstaterne kan derfor anerkende enhver relevant erfaring med henblik på de funktioner, der skal varetages, forudsat at denne erfaring er tilstrækkelig bred til at omfatte samtlige de aspekter, som inspektionsarbejdet med henblik på luftfartøjers luftdygtighed skal dække.
- 59 Under disse omstændigheder kan medlemsstaterne vælge at tage hensyn til erfaring, som er opnået ved et arbejde på et værksted med vedligeholdelse af luftfartøjer, anerkende den erfaring, som er opnået i forbindelse med en praktikperiode i et fagligt miljø under flyveuddannelsen, eller den erfaring, som er forbundet med den tidligere udøvelse af inspektion af luftfartøjers luftdygtighed.
- 60 Det tredje, femte og sjette spørgsmål skal derfor besvares med, at bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at medlemsstaterne kan fastlægge de betingelser, hvorunder de mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, som luftdygtighedseftersynspersonalet skal være i besiddelse af, er opnået. Medlemsstaterne kan navnlig vælge at tage hensyn til erfaring, som er opnået ved et arbejde på et værksted med vedligeholdelse af luftfartøjer, anerkende den erfaring, som er opnået i forbindelse med en praktikperiode i et fagligt miljø under flyveuddannelsen, eller den erfaring, som er forbundet med den tidligere udøvelse af inspektion af luftfartøjers luftdygtighed.

Det fjerde spørgsmål

- 61 Med det fjerde spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om forordning nr. 2042/2003 tillader medlemsstaterne at anvende den samme behandling og pålægge de samme forpligtelser, bl.a. vedrørende de mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, over for såvel personer med en flyveuddannelse fra en højere læreanstalt som indehaverne af et luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat som omhandlet i bilag III i den nævnte forordning, med overskriften »del-66« (herefter et »del-66-certifikat«).
- 62 Bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 2), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 bestemmer, at luftdygtighedseftersynspersonalet skal have opnået et del-66-certifikat eller en flyveuddannelse eller lignende. Formuleringen af dette krav sondrer ikke mellem indehaverne af et del-66-certifikat og personer med en flyveuddannelse fra en højere læreanstalt.
- 63 Bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 kræver i øvrigt, at enhver person blandt luftdygtighedseftersynspersonalet har mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed.

- 64 Det skal med hensyn til forbindelsen mellem disse to krav bemærkes, at kravet i nævnte bestemmelses nr. 1) vedrører en kvalifikation, der er uafhængig af den, som kræves i bestemmelsens nr. 2). Der er derfor tale om to særskilte kvalifikationer. Bindeordet »og«, der forbinder de to forskellige led i bestemmelsen, er et indicium for, at de krævede betingelser skal være kumulative.
- 65 Ligesom det er tilfældet med nr. 2) i bestemmelsen i M.B.902, litra b), i bilag I til forordning nr. 2042/2003, sondrer denne bestemmelses nr. 1) ikke mellem indehaverne af et del-66-certifikat og personer med en flyveuddannelse fra en højere læreanstalt.
- 66 De samme konstateringer gør sig gældende for kravene i nr. 3) og 4) i bestemmelsen i M.B.902, litra b), i bilag I til forordning nr. 2042/2003.
- 67 Det fjerde spørgsmål skal derfor besvares med, at bestemmelsen i M.B.902, litra b), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at den ikke sondrer mellem indehaverne af et del-66-certifikat og personer med en flyveuddannelse fra en højere læreanstalt.

Det syvende og ottende spørgsmål

- 68 Med det syvende og ottende spørgsmål, som behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om bestemmelsen i M.B.902, litra b), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at medlemsstaternes kompetente myndigheder har ret til med henblik på at arbejde som luftdygtighedsinspektør at udvælge personer, som ikke har den krævede kvalifikation, såsom erfaring inden for vedvarende luftdygtighed eller en uddannelse i vedligeholdelse af luftfartøjer, og fastsætte, at disse personer følger den eller de manglende uddannelser efter deres udvælgelse og før deres tiltræden, uden at der nødvendigvis er fastsat et bedømmelseskriterium ved afslutningen af denne/disse uddannelse(r).
- 69 Således som det er anført i denne doms præmis 55, fremgår det af bestemmelsen i M.B.902, litra a), i bilag I til forordning nr. 2042/2003, at luftdygtighedseftersynspersonalet skal være i stand til at foretage et luftdygtighedseftersyn i henhold til de tekniske krav, der stilles i sektion A i bilag I til denne forordning.
- 70 Herved kræver bestemmelsen i M.B.902, litra b), i bilag I til forordning nr. 2042/2003, at det pågældende personale opfylder visse kvalifikationer fastsat i form af fire krav, hvorom det blev fastslået i denne doms 63-65, at der er tale om kumulative betingelser.
- 71 Heraf følger, at luftdygtighedseftersyn kun kan udføres af personale, som begrundet, at det opfylder alle de krævede kriterier. Dette forudsætter, at det pågældende personale har fulgt al den nødvendige undervisning og erhvervsuddannelse inden tiltrædelsen af funktionen som inspektør af luftfartøjers luftdygtighed.
- 72 I overensstemmelse med det formål, der forfølges af grundforordningen, på grundlag af hvilken forordning nr. 2042/2003 blev vedtaget, som er at fastlægge og opretholde et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Europa, er det nødvendigt, at den forudgående deltagelse i denne undervisning og erhvervsuddannelse har været genstand for en endelig evaluering med henblik på at efterprøve, om ansøgeren til funktionen som luftdygtighedsinspektør har tilegnet sig den viden og erhvervet de færdigheder, der er påkrævet med henblik på en korrekt og troværdig udførelse af dette arbejde.

73 Det syvende og ottende spørgsmål skal derfor besvares med, at bestemmelsen i M.B.902, litra b), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at alene personer, som i forvejen har fulgt al den undervisning og uddannelse, der kræves i henhold til denne bestemmelse, og som har været genstand for en evaluering af deres viden og færdigheder efter disse uddannelsesprogrammets afslutning, kan arbejde som luftdygtighedsinspektør.

Det niende, tiende og ellefte spørgsmål

74 Med det niende, tiende og ellefte spørgsmål, der vedrører begrebet »en stilling, der omfatter relevante ansvarsområder«, som luftdygtighedseftersynspersonalet skal have opnået i overensstemmelse med bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 4, i bilag I til forordning nr. 2042/2003, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om dette krav henviser til de opgaver, som dette personale tidligere udførte, eller om denne bestemmelse tværtimod må fortolkes som en henvisning til den pågældende persons stilling inden for rammerne af sit arbejde som luftdygtighedsinspektør (niende spørgsmål), og såfremt sidstnævnte er tilfældet, hvilke særlige betingelser skal være opfyldt (tiende og ellefte spørgsmål).

75 Det skal med hensyn til det niende spørgsmål bemærkes, at kravet om en stilling, der omfatter relevante ansvarsområder, er den fjerde og sidste af de i bestemmelsen i M.B.902, litra b), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 omhandlede kvalifikationer for at arbejde med sikring af luftfartøjers vedvarende luftdygtighed. Af de i denne doms præmis 69-71 anførte grunde bemærkes det, at dette krav føjer sig kumulativt til de tre foregående krav og skal være opfyldt af det pågældende personale inden påbegyndelsen af arbejdet som luftdygtighedsinspektør.

76 Som Kommissionen har anført, tilgodeser kravet om en stilling, der omfatter relevante ansvarsområder, således hensynet til at sikre, at det pågældende personale har den faglige modenhed og fornødne erfaring for at gennemføre inspektioner i overensstemmelse med de i forordning nr. 2042/2003 fastsatte betingelser og for at drage troværdige konklusioner med hensyn til sikringen af luftfartøjers vedvarende luftdygtighed.

77 Der skal ikke kun ses på de relevante ansvarsområder, som luftdygtighedseftersynspersonalets stilling skal omfatte, ud fra et hierarkisk synspunkt, idet de også bør vurderes i betragtning af de opgaver, der skal udføres, som indebærer fuld kontrol over alle de processer, som sikrer, at luftfartøjet på ethvert tidspunkt i sin funktionstid overholder de gældende luftdygtighedskrav og er i driftssikker stand. Denne kvalifikation indebærer både evnen til at udføre den tekniske kontrol, der kræves, og evnen til at vurdere, om resultaterne af denne kontrol tillader udstedelse af dokumenter, der bekræfter det inspicerede luftfartøjs luftdygtighed.

78 Det niende spørgsmål skal derfor besvares med, at bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 4), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at alene personer, som i forvejen har opnået en stilling, der omfatter relevante ansvarsområder, der bekræfter både evnen til at udføre den tekniske kontrol, der kræves, og evnen til at vurdere, om resultaterne af denne kontrol tillader udstedelse af dokumenter, der bekræfter det inspicerede luftfartøjs luftdygtighed, kan arbejde som luftdygtighedsinspektør.

79 Henset til besvarelsen af det niende spørgsmål er det uforholdsmæssigt at besvare det tiende og det ellefte spørgsmål.

Det tolvte og trettende spørgsmål

- 80 Med det tolvte og trettende spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at medlemsstaternes kompetente myndigheder har pligt til at bestemme, at personer, som udførte opgaver som inspektør af luftfartøjers luftdygtighed ved forordningens ikrafttræden, automatisk og uden en udvælgelsesprocedure fortsætter med at udføre sådanne opgaver.
- 81 Det skal indledningsvis bemærkes, at forordning nr. 2042/2003 indeholder en række bestemmelser, der skal give de administrative myndigheder i medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye forskriftsmæssige rammer, herunder især muligheden ifølge artikel 7, stk. 3, for at udsætte anvendelsen af de nye bestemmelser.
- 82 Der er imidlertid ingen bestemmelser i den nævnte forordning, der pålægger medlemsstaternes kompetente myndigheder at fastsætte, at personer, der ved forordningens ikrafttræden udførte opgaver som inspektør af luftfartøjers luftdygtighed, fortsætter med at udføre disse opgaver. Navnlig er medlemsstaterne ikke i henhold til forordningen forpligtet til automatisk og uden en udvælgelsesprocedure at udstede nyt certifikat for disse personers færdigheder.
- 83 Som anført i denne doms præmis 47, kan afgørelse 2003/19 som en foranstaltning til gennemførelse af forordning nr. 2042/2003 ikke herved pålægge medlemsstaterne flere forpligtelser end de i forordningen omhandlede.
- 84 Det tolvte og trettende spørgsmål skal besvares med, at forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at medlemsstaternes myndigheder ikke har pligt til at bestemme, at personer, som udførte opgaver som inspektør af luftfartøjers luftdygtighed ved forordningens ikrafttræden, automatisk og uden en udvælgelsesprocedure fortsætter med at udføre sådanne opgaver.

Sagens omkostninger

- 85 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

- 1) **Artikel 2 og bestemmelsen i M.B.902 i bilag I til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver, skal fortolkes således, at medlemsstaterne har mulighed for i forbindelse med fastsættelsen af supplerende foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning at opdele inspektionsarbejdet i den kompetente myndighed med henblik på luftfartøjers luftdygtighed mellem flere specialiserede kategorier af inspektører.**
- 2) **Bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at enhver person med ansvaret for inspektionsarbejdet – vedrørende et hvilket som helst aspekt – med henblik på luftfartøjers luftdygtighed skal have fem års erfaring inden for samtlige de aspekter, der vedrører sikring af luftfartøjets vedvarende luftdygtighed, og alene disse aspekter.**

- 3) Bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 1), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at medlemsstaterne kan fastlægge de betingelser, hvorunder de mindst fem års erfaring inden for vedvarende luftdygtighed, som luftdygtighedseftersynspersonalet skal være i besiddelse af, er opnået. Medlemsstaterne kan navnlig vælge at tage hensyn til erfaring, som er opnået ved et arbejde på et værksted med vedligeholdelse af luftfartøjer, anerkende den erfaring, som er opnået i forbindelse med en praktikperiode i et fagligt miljø under flyveuddannelsen, eller den erfaring, som er forbundet med den tidligere udøvelse af inspektion af luftfartøjers luftdygtighed.
- 4) Bestemmelsen i M.B.902, litra b), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at den ikke sondrer mellem indehaverne af luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat som omhandlet i bilag III til den nævnte forordning, med overskriften »del-66«, og personer med en flyveuddannelse fra en højere læreanstalt.
- 5) Bestemmelsen i M.B.902, litra b), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at alene personer, som i forvejen har fulgt al den undervisning og uddannelse, der kræves i henhold til denne bestemmelse, og som har været genstand for en evaluering af deres viden og færdigheder efter disse uddannelsesprogrammets afslutning, kan arbejde som luftdygtighedsinspektør.
- 6) Bestemmelsen i M.B.902, litra b), nr. 4), i bilag I til forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at alene personer, som i forvejen har opnået en stilling, der omfatter relevante ansvarsområder, der bekræfter både evnen til at udføre den tekniske kontrol, der kræves, og evnen til at vurdere, om resultaterne af denne kontrol tillader udstedelse af dokumenter, der bekræfter det inspicerede luftfartøjs luftdygtighed, kan arbejde som luftdygtighedsinspektør.
- 7) Forordning nr. 2042/2003 skal fortolkes således, at medlemsstaternes myndigheder ikke har pligt til at bestemme, at personer, som udførte opgaver som inspektør af luftfartøjers luftdygtighed ved forordningens ikrafttræden, automatisk og uden en udvælgelsesprocedure fortsætter med at udføre sådanne opgaver.

Underskrifter