



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 8ης Νοεμβρίου 2012*

«Αεροπορικές μεταφορές — Κανονισμός 2042/2003 — Τεχνικοί κανόνες και διοικητικές διαδικασίες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας — Διαρκής αξιοπλοΐα του αεροσκάφους — Έγκριση των μελών του προσωπικού που είναι επιφορτισμένα με τα καθήκοντα επιθεωρήσεως — Απαιτούμενα προσόντα»

Στην υπόθεση C-271/11,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Συμβούλιο της Επικρατείας (Ελλάδα) με απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2010, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 31 Μαΐου 2011, στο πλαίσιο της δίκης

Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ),

Σύλλογος Ελλήνων Διπλωματούχων Αεροναυπηγών Μηχανικών (ΣΕΑ),

Αλέξανδρος Τσιάπας,

Αντώνιος Οικονομόπουλος,

Απόστολος Μπατατέγας,

Βασίλειος Κουλούκης,

Γεώργιος Οικονομόπουλος,

Ηλίας Ηλιάδης,

Ιωάννης Τερτίγκας,

Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας,

Ελένη Θεοδωρίδου,

Ιωάννης Καρνεσιώτης,

Αλεξάνδρα Ευθυμίου,

Ελένη Σαατσάκη

κατά

Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ελληνική.

Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών,

Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους Α. Tizzano, πρόεδρο τμήματος, Μ. Plešič, Ε. Levits, Μ. Safjan και Μ. Berger (εισηγήτρια), δικαστές,

γενική εισαγγελέας: V. Trstenjak

γραμματέας: L. Hewlett, κύρια υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 21ης Ιουνίου 2012,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ), εκπροσωπούμενο από τον Κ. Βλαχογιάννη, δικηγόρο,
- ο Σύλλογος Ελλήνων Διπλωματούχων Αεροναυπηγών Μηχανικών (ΣΕΑ), εκπροσωπούμενος από τον Π. Ζυγούρη, δικηγόρο,
- ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αερολιμενικών Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, εκπροσωπούμενος από τον Γ. Αντωνακόπουλο, δικηγόρο,
- η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον Π. Παναγιωτουνάκο καθώς και από τις Σ. Χαλά, Κ. Παρασκευοπούλου και Ζ. Χατζηπαύλου,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και M. Perrot,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους Κ. Simonsson και I. Ζέρβα,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 2 και της διατάξεως Μ.Β.902 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΚ) 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 315, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο διαφοράς μεταξύ, αφενός, του νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (στο εξής: ΤΕΕ), του σωματίου Σύλλογος Ελλήνων Διπλωματούχων Αεροναυπηγών Μηχανικών (στο εξής: ΣΕΑ), επτά υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΥΠΑ), του Πανελλήνιου Συλλόγου Αερολιμενικών Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ως συνδικαλιστικής οργάνωσης, καθώς και τεσσάρων υπαλλήλων, αερολιμενικών της ΥΠΑ και, αφετέρου, του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του Υπουργού Οικονομίας και

Οικονομικών, με αντικείμενο αιτήσεις ακυρώσεως που απέβλεπαν στη μερική ακύρωση του προεδρικού διατάγματος 147 της 17ης Αυγούστου 2005, που αφορά τους επιθεωρητές πτητικών μέσων και προτύπων του σώματος επιθεωρητών ασφαλείας πτήσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΦΕΚ Α' 200/17.8.2005, στο εξής: ΠΔ 147/2005).

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 1592/2002

- 3 Ο κανονισμός (ΕΚ) 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας (ΕΕ L 240, σ. 1, στο εξής: βασικός κανονισμός), έχει ως σκοπό να θεσπίσει κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας για την εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη.
- 4 Για τους σκοπούς της εφαρμογής του βασικού κανονισμού, το άρθρο 12 αυτού προβλέπει την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA), ο οποίος έχει μεταξύ άλλων ως αποστολή να επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την εκπόνηση μέτρων που πρέπει να ληφθούν για την εφαρμογή του ως άνω κανονισμού.

Ο κανονισμός 2042/2003

- 5 Η Επιτροπή εξέδωσε τον κανονισμό 2042/2003 στηριζόμενη στις διατάξεις του βασικού κανονισμού καθώς και στη γνωμοδότηση του EASA.
- 6 Κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, αυτού, ο σκοπός του ως άνω κανονισμού είναι να θεσπίσει «τις κοινές τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες προκειμένου να διασφαλιστεί η διαρκής αξιοπλοΐα αεροσκάφους» που είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος ή είναι νηολογημένο σε τρίτο κράτος και χρησιμοποιείται από φορέα εκμεταλλεύσεως η λειτουργία του οποίου επιτηρείται από τον EASA ή από κράτος μέλος.
- 7 Στο άρθρο 2, στοιχεία δ' και η', του εν λόγω κανονισμού διατυπώνονται οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - στοιχείο δ': η «διαρκής αξιοπλοΐα» ορίζεται ως «όλες οι διεργασίες που διασφαλίζουν ότι, οιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του χρόνου εκμετάλλευσής του, το αεροσκάφος συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας και είναι σε θέση να λειτουργήσει με ασφάλεια»·
 - στοιχείο η': η «συντήρηση» ορίζεται ως «η γενική επισκευή, επιθεώρηση, αντικατάσταση, μετατροπή ή αποκατάσταση βλάβης αεροσκάφους ή παρελκομένου αυτού, με εξαίρεση την προ πτήσεως επιθεώρηση, ή συνδυασμός των παραπάνω».
- 8 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι «η διαρκής αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των παρελκομένων αυτού διασφαλίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος Ι». Στην παράγραφο 2 του ως άνω άρθρου επισημαίνεται ότι «οι φορείς και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένοι με τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των παρελκομένων αυτού, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης, συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παραρτήματος Ι και, όπου ενδείκνυται, με τις διατάξεις των άρθρων 4 και 5».

- 9 Ο κανονισμός 2042/2003 περιλαμβάνει τέσσερα παραρτήματα, που αφορούν, αντιστοίχως, τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών (παράρτημα I), την έγκριση των φορέων για τη συντήρηση των αεροσκαφών (παράρτημα II), την έκδοση πτυχίων συντηρήσεως των αεροσκαφών (παράρτημα III) και την έγκριση των φορέων καταρτίσεως για τη συντήρηση των αεροσκαφών (παράρτημα IV).
- 10 Το παράρτημα I του ως άνω κανονισμού περιλαμβάνει την ενότητα Α, που φέρει τον τίτλο «Τεχνικές απαιτήσεις», και την ενότητα Β', που φέρει τον τίτλο «Διαδικασίες για τις αρμόδιες αρχές».
- 11 Η έχουσα τον τίτλο «Αρμόδια αρχή» διάταξη M.B.102, η οποία ανήκει στο τμήμα Α, που φέρει τον τίτλο «Γενικά», της ενότητας Β' του ως άνω παραρτήματος, ορίζει τα εξής:

«α) Γενικά

Το κράτος μέλος ορίζει μια αρμόδια αρχή στην οποία αναθέτει αρμοδιότητες για την έκδοση, ανανέωση, τροποποίηση, αναστολή ή ανάκληση των πιστοποιητικών και για την επιτήρηση της διαρκούς αξιοπλοΐας. Η εν λόγω αρμόδια αρχή διέπεται από καταγεγραμμένες διαδικασίες και οργανωτική δομή.

β) Προσωπικό

Ο αριθμός του προσωπικού πρέπει να είναι επαρκής για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που αναφέρονται διεξοδικά στην παρούσα ενότητα Β.

[...]

- 12 Η έχουσα τον τίτλο «Αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης» διάταξη M.B.103 του εν λόγω παραρτήματος εξουσιοδοτεί τον EASA να αναπτύσσει αποδεκτά μέσα συμμορφώσεως τα οποία μπορούν να χρησιμοποιήσουν τα κράτη μέλη με σκοπό να πιστοποιήσουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού 2042/2003.
- 13 Η έχουσα τον τίτλο «Επιθεώρηση της αξιοπλοΐας από την αρμόδια αρχή» διάταξη M.B.902, που εντάσσεται στο τμήμα Θ', υπό τον τίτλο «Πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας», του ως άνω παραρτήματος, προβλέπει τα εξής:

«α) Η αρμόδια αρχή, όταν αποφασίσει να προβεί σε επιθεώρηση της αξιοπλοΐας και να εκδώσει το σχετικό πιστοποιητικό (προσάρτημα III) σε έντυπο 15α του EASA, εκτελεί την εν λόγω εξέταση σύμφωνα με τις διατάξεις της M.A.710.

β) Η αρμόδια αρχή διαθέτει το κατάλληλο προσωπικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας για την εκτέλεση αυτών των επιθεωρήσεων. Το εν λόγω προσωπικό πρέπει να διαθέτει:

1. τουλάχιστον 5 ετών πείρα στην διαρκή αξιοπλοΐα και
2. κατάλληλη άδεια σύμφωνα με το μέρος-66 ή πτυχίο αεροναυτικής ή ισοδύναμο πτυχίο και
3. επίσημη εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση και
4. θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες.

γ) Η αρμόδια αρχή διατηρεί αρχείο όλου του προσωπικού επιθεώρησης της αξιοπλοΐας, το οποίο περιλαμβάνει λεπτομέρειες για τα κατάλληλα προσόντα που διαθέτει το προσωπικό, μαζί με περίληψη της σχετικής πείρας και εκπαίδευσής τους πάνω στη διαχείριση της διαρκούς αξιοπλοΐας.

[...]»

- 14 Ο κανονισμός 2042/2003 άρχισε να ισχύει στις 29 Νοεμβρίου 2003. Εντούτοις, δυνάμει του άρθρου 7, παράγραφος 3, του εν λόγω κανονισμού, τα κράτη μέλη μπορούσαν να επιλέξουν να μην εφαρμόσουν μέχρι τις 28 Σεπτεμβρίου 2008:
- τις διατάξεις του παραρτήματος Ι σε αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται σε εμπορικές αερομεταφορές, και
 - τις διατάξεις του παραρτήματος Ι, τμήμα Θ', σε αεροσκάφη που συμμετέχουν σε εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

Η απόφαση 2003/19/RM

- 15 Η απόφαση υπ' αριθ. 2003/19/RM του EASA, της 28ης Νοεμβρίου 2003, που εκδόθηκε επί τη βάση της διατάξεως M.B.103 του παραρτήματος Ι του κανονισμού 2042/2003, αφορά τα «αποδεκτά μέσα συμμορφώσεως και τις κατευθυντήριες γραμμές σε σχέση με τον κανονισμό 2042/2003». Παρέχει διευκρινίσεις σε ό,τι αφορά ιδίως τις αρμόδιες αρχές, τις ευθύνες τους και τα προσόντα που απαιτούνται από το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών.

Το εθνικό δίκαιο

- 16 Το ΠΔ 147/2005 εκδόθηκε επί τη βάση του άρθρου 32 του νόμου 2912/2001, περί ενισχύσεως της κρατικής εποπτείας επί των προτύπων ασφάλειας πτήσεων και ρυθμίσεως συναφών οργανωτικών θεμάτων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΦΕΚ Α' 94).
- 17 Το άρθρο 1 του ΠΔ 147/2005 προβλέπει τα εξής:
- «1. Οι Επιθεωρητές της Διεύθυνσης Πτητικών Προτύπων αποτελούν κατηγορία Επιθεωρητών του Σώματος Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), το οποίο συστήθηκε με το άρθρο 32 παρ. 1 του ν. 2912/2001.
2. Έργο των Επιθεωρητών Πτητικών Μέσων και Προτύπων του Σώματος Επιθεωρητών Ασφάλειας Πτήσεων είναι η εποπτεία και ο έλεγχος της τήρησης των θεσμοθετημένων προτύπων ασφάλειας πτήσεων, σε ό,τι αφορά την Πτητική Ικανότητα, την Πτητική Λειτουργία των α/φών εν γένει, των μέσων υποστήριξης αυτών, και τα πτυχία και άδειες Πολιτικής Αεροπορίας.»
- 18 Το άρθρο 3 του ΠΔ 147/2005 υποδιαιρεί τους επιθεωρητές πτητικών μέσων και προτύπων σε διάφορες κατηγορίες, ήτοι στους επιθεωρητές πτητικής ικανότητας, επιθεωρητές πτητικής λειτουργίας, επιθεωρητές ασφαλείας θαλάμου επιβατών, επιθεωρητές πτυχίων και αδειών και επιθεωρητές ιατρικών δεδομένων.
- 19 Το άρθρο 5, παράγραφος 1, του ΠΔ 147/2005 αφορά τη διαδικασία επιλογής των επιθεωρητών.
- 20 Το άρθρο 7 του ΠΔ 147/2005 προσδιορίζει τα αντικείμενα επιθεωρήσεων για τις διάφορες κατηγορίες επιθεωρητών.
- 21 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, του ΠΔ 147/2005 καθορίζει τα απαιτούμενα προσόντα για τους επιθεωρητές πτητικής ικανότητας ως εξής:
- «Οι Επιθεωρητές Πτητικής Ικανότητας πρέπει να έχουν προϋπηρεσία τουλάχιστον 5 ετών, σε περιβάλλον συνεργείου συντήρησης αεροσκαφών, και να έχουν εργαστεί στη συντήρηση αεροσκαφών. Επίσης να γνωρίζουν πολύ καλά την Αγγλική αεροπορική ορολογία.

Επιθυμητό είναι να έχουν διαδοχικά προαχθεί σε ανώτερους βαθμούς στην ιεραρχία και στην ευθύνη συνεργείου συντήρησης αεροσκαφών. Επίσης να είναι κάτοχοι πτυχίων μηχανικού αεροσκαφών κατά JAR 66 ή κάτοχοι Ακαδημαϊκών διπλωμάτων Ανώτατης Εκπαίδευσης σχολών αεροπορικού αντικειμένου.

Οι Επιθεωρητές που ειδικεύονται στα ηλεκτρονικά συστήματα των αεροσκαφών πρέπει επί πλέον να έχουν πτυχίο Μηχανικού Ηλεκτρονικών Συστημάτων αεροσκαφών από πανεπιστημιακή σχολή του εσωτερικού ή του εξωτερικού, ή πτυχίο ηλεκτρονικής πανεπιστημιακού επιπέδου ή πτυχίο τεχνίτη ηλεκτρονικού αεροσκαφών.»

- 22 Το άρθρο 9 του ΠΔ 147/2005 ρυθμίζει την εκπαίδευση των προσώπων ως προς τα οποία έχει κριθεί ότι διαθέτουν τα προσόντα που απαιτούνται από το άρθρο 8.
- 23 Το άρθρο 14 του ΠΔ 147/2005 περιέχει μεταβατικές διατάξεις.

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 24 Μεταξύ Σεπτεμβρίου και Νοεμβρίου 2005, κατατέθηκαν κατά του ΠΔ 147/2005 τέσσερις αιτήσεις ακυρώσεως.
- 25 Οι τρεις πρώτες εξ αυτών, ασκηθείσες αντιστοίχως από το ΤΕΕ, τον ΣΕΑ και επτά υπαλλήλους της ΥΠΑ, σκοπούν στην ακύρωση του μέρους του ΠΔ 147/2005 που αφορά τους επιθεωρητές πτητικής ικανότητας, δηλαδή κατά βάση των άρθρων 8 και 9 του ΠΔ 147/2005. Οι αιτούντες βάλλουν ιδίως κατά των προϋποθέσεων που εισάγονται με τις διατάξεις αυτές όσον αφορά τα προσόντα που απαιτούνται από όσους επιθυμούν να ασκήσουν τη δραστηριότητα του επιθεωρητή πτητικής ικανότητας.
- 26 Με την τέταρτη αίτηση, που κατατέθηκε από τον Πανελλήνιο Σύλλογο Αερολιμενικών Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και από τέσσερις υπαλλήλους, αερολιμενικούς της ΥΠΑ, ζητείται η ακύρωση του ΠΔ 147/2005 κατά το μέρος που με αυτό, αφενός, αποκλείεται από το έργο των επιθεωρητών πτητικών μέσων και προτύπων η εποπτεία και ο έλεγχος των αερομεταφορέων και των αεροδρομίων και, αφετέρου, αναιρείται, με το άρθρο 8 αυτού, η δυνατότητα των υπαλλήλων του κλάδου αερολιμενικών να πιστοποιηθούν ως επιθεωρητές ασφάλειας θαλάμου επιβατών και επιθεωρητές πτυχίων και αδειών.
- 27 Στον βαθμό που με τις ως άνω αιτήσεις ακυρώσεως αμφισβητείται το κύρος των προσβαλλομένων διατάξεων του ΠΔ 147/2005 υπό το πρίσμα των διατάξεων του κανονισμού 2042/2003, το Συμβούλιο της Επικρατείας αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Κατά την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού 2042/2003, σε συνδυασμό με την διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του τμήματος Θ' της ενότητας Β' του παραρτήματος Ι του εν λόγω κανονισμού, και ενόψει των οριζομένων με την διάταξη AMC [αποδεκτά μέσα συμμορφώσεως] M.B.102 (c) σημείο 1 (εδάφια 1.1 - 1.4, 1.6, 1.7) του τμήματος Α της ενότητας Β του παραρτήματος Ι της αποφάσεως [2003/19], έχει ο εθνικός νομοθέτης, κατά την θέσπιση συμπληρωματικών μέτρων για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού, την ευχέρεια να καταλείπει το έργο της επιθεωρήσεως του αεροσκάφους για την διαπίστωση της συμμορφώσεώς του με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας μεταξύ πλειόνων κατηγοριών/ειδικοτήτων επιθεωρητών, καθεμία από τις οποίες να ελέγχει, ως προς συγκεκριμένο μόνον τομέα, την αξιοπλοΐα του αεροσκάφους; Ειδικότερα, είναι σύμφωνη με τον ανωτέρω κανονισμό 2042/2003 εθνική ρύθμιση, όπως η εν προκειμένω κρίσιμη, με την οποία προβλέπονται επιθεωρητές

πτητικής ικανότητας (Airworthiness and Avionics Inspectors), επιθεωρητές πτητικής λειτουργίας (Flight Operations Inspectors), επιθεωρητές ασφαλείας θαλάμου επιβατών (Cabin Safety Inspectors) και επιθεωρητές πτυχίων και αδειών (Licensing Inspectors);

- 2) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο προηγούμενο ερώτημα, η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του τμήματος Θ' της ενότητας Β' του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι κάθε πρόσωπο, στο οποίο ανατίθενται καθήκοντα επιθεωρήσεως της αξιοπλοΐας του αεροσκάφους, ως προς συγκεκριμένο μόνον τομέα, πρέπει να διαθέτει πενταετή εμπειρία σε όλα τα αντικείμενα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους, ή αρκεί πενταετής πείρα σχετική με τα συγκεκριμένα καθήκοντα που του ανατίθενται και την ειδικότητα που έχει;
- 3) Σε περίπτωση που στο ανωτέρω ερώτημα δοθεί η απάντηση ότι αρκεί πενταετής πείρα σχετική με τα συγκεκριμένα καθήκοντα που ανατίθενται στο αρμόδιο για την επιθεώρηση προσωπικό, καλύπτει τις απαιτήσεις της προαναφερθείσας διατάξεως M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του τμήματος Θ' της ενότητας Β' του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003, που προβλέπει ότι το προσωπικό επιθεωρήσεως πρέπει να διαθέτει "τουλάχιστον πέντε ετών πείρα στην διαρκή αξιοπλοΐα", εθνική διάταξη, όπως η εν προκειμένω κρίσιμη, η οποία ορίζει ότι οι επιθεωρητές πτητικής ικανότητας (Airworthiness and Avionics Inspectors), οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για την εποπτεία και τον έλεγχο των πτητικών μέσων, των εγκεκριμένων οργανισμών συντηρήσεως, καθώς και των αερομεταφορέων, σύμφωνα με τους κανονισμούς που περιέχονται στο εγχειρίδιο του [Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)] doc 9760, πρέπει να έχουν προϋπηρεσία τουλάχιστον πέντε ετών σε περιβάλλον συνεργείου συντηρήσεως αεροσκαφών και να έχουν εργασθεί στην συντήρηση αεροσκαφών;
- 4) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο προηγούμενο ερώτημα, είναι σύμφωνη με τον κανονισμό 2042/2003 εθνική διάταξη, όπως η εν προκειμένω κρίσιμη, η οποία εξομοιώνει τους κατόχους άδειας συντήρησης αεροσκαφών σύμφωνα με το Μέρος-66 (παράρτημα III) του εν λόγω κανονισμού με τους κατόχους πτυχίων σχολών ανωτάτης εκπαίδευσως αεροπορικού αντικειμένου, προβλέποντας ότι και οι δύο αυτές κατηγορίες προσώπων πρέπει, για να πιστοποιηθούν ως επιθεωρητές πτητικής ικανότητας, να έχουν εμπειρία σε συνεργείο συντηρήσεως αεροσκαφών;
- 5) Ως πενταετής πείρα στην διαρκή αξιοπλοΐα νοείται, κατά την διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του τμήματος Θ' της ενότητας Β' του παραρτήματος I του εν λόγω κανονισμού 2042/2003, ενόψει και των προβλεπομένων στην διάταξη AMC M.B.102 (c) σημείο 1 εδάφια 1.4 και 1.5 του τμήματος A της ενότητας B του παραρτήματος I της αποφάσεως [2003/19], η πρακτική εμπειρία που έχει ενδεχομένως αποκτηθεί στα πλαίσια σπουδών για την κτήση σχετικού ακαδημαϊκού τίτλου ή μόνον η εμπειρία που αποκτήθηκε σε πραγματικές συνθήκες εργασίας, ανεξάρτητα από σπουδές και μάλιστα μετά την λήξη των σπουδών και την κτήση του σχετικού τίτλου;
- 6) Κατά την έννοια της ανωτέρω διατάξεως του κανονισμού 2042/2003, ως πενταετής πείρα στην διαρκή αξιοπλοΐα νοείται και η πείρα που αποκτήθηκε από την ενδεχόμενη άσκηση, κατά το παρελθόν και πριν ακόμη από την θέση σε ισχύ του εν λόγω κανονισμού, καθηκόντων επιθεωρήσεως της αξιοπλοΐας αεροσκαφών;
- 7) Κατά την έννοια της διατάξεως M.B.902, στοιχείο β', σημείο 2, του τμήματος Θ' της ενότητας Β' του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003, για να επιλεγεί κατ' αρχήν ως επιθεωρητής κάτοχος άδειας συντηρήσεως αεροσκαφών κατά το Μέρος-66 (παράρτημα III του ίδιου κανονισμού 2042/2003) πρέπει να έχει υποστεί πριν από την επιλογή του αυτή πρόσθετη εκπαίδευση σε ζητήματα σχετικά με την αξιοπλοΐα των αεροσκαφών ή αρκεί να παρασχεθεί σε αυτόν τέτοια εκπαίδευση μετά την κατ' αρχήν επιλογή του και πριν αναλάβει τα καθήκοντα του επιθεωρητή;

- 8) Κατά την έννοια της διατάξεως M.B.902, στοιχείο β', σημείο 3, του τμήματος Θ' της ενότητας Β' του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003, που προβλέπει ότι το προσωπικό επιθεωρήσεως πρέπει να διαθέτει "επίσημη εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση", μπορεί να θεωρηθεί ότι συνιστά τέτοια εκπαίδευση σύστημα εκπαιδεύσεως, το οποίο θεσπίζεται από τον εθνικό νομοθέτη και έχει τα εξής χαρακτηριστικά: i) παρέχεται εκπαίδευση μετά την κατ' αρχήν επιλογή κάποιου προσώπου ως επιθεωρητή βάσει τυπικών και μόνον προσόντων, ii) η εκπαίδευση αυτή δεν διαφοροποιείται αναλόγως με τα τυπικά προσόντα των κατ' αρχήν επιλεγέντων ως επιθεωρητών και iii) στο πλαίσιο του συστήματος αυτού εκπαιδεύσεως δεν προβλέπονται ούτε διαδικασία και κριτήρια αξιολογήσεως του εκπαιδευομένου, ούτε τελική δοκιμασία για την διαπίστωση της επάρκειας του, μετά την περάτωση της εκπαιδεύσεώς του;
- 9) Η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 4, του τμήματος Θ' της ενότητας Β' του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003, η οποία προβλέπει ότι το προσωπικό επιθεωρήσεως της αξιοπλοΐας πρέπει να διαθέτει "θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες", έχει την έννοια ότι η θέση στην ιεραρχία αποτελεί προσόν που πρέπει να διαθέτει κάποιος για να μπορέσει να πιστοποιηθεί ως επιθεωρητής, υπό την έννοια ότι πρέπει, στην προηγούμενη απασχόληση του, να κατείχε ανώτερη θέση; Ή η ανωτέρω διάταξη του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια, ενόψει και των προβλεπομένων στην διάταξη AMC M.B.902 (b), σημείο 3, του τμήματος A της ενότητας B του παραρτήματος I της αποφάσεως [2003/19], ότι μετά την κατ' αρχήν επιλογή κάποιου ως επιθεωρητή, πρέπει να δοθεί σε αυτόν θέση στην ιεραρχία της αρχής, που είναι αρμόδια για την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών, τέτοια που να του επιτρέπει να δεσμεύει με την υπογραφή του την αρχή αυτή;
- 10) Αν η προαναφερθείσα διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 4, του τμήματος Θ' της ενότητας Β' του παραρτήματος I του κανονισμού [2042/2003] έχει την δεύτερη από τις ανωτέρω εκτεθείσες έννοιες, μπορεί να θεωρηθεί ότι καλύπτεται η, ενόψει της εννοίας αυτής, απαίτηση του κανονισμού με ρύθμιση του εθνικού δικαίου, η οποία προβλέπει ότι χωρεί πιστοποίηση του επιθεωρητή μετά την θεωρητική και πρακτική εκπαίδευσή του, οπότε μπορεί πλέον να διενεργεί επιθεωρήσεις προς διαπίστωση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών, υπογράφοντας μόνος αυτός τα σχετικά με την επιθεώρηση έγγραφα και δεσμεύοντας την αρμόδια αρχή;
- 11) Περαιτέρω, αν η προαναφερθείσα διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 4, του τμήματος Θ' της ενότητας Β' του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την δεύτερη από τις ανωτέρω εκτεθείσες έννοιες, είναι σύμφωνη με αυτήν εθνική διάταξη, όπως η εν προκειμένω κρίσιμη, η οποία προβλέπει ότι για την κατ' αρχήν επιλογή προσώπου ως επιθεωρητή πτητικής ικανότητας επιθυμητό είναι το πρόσωπο αυτό να έχει προηγουμένως προαχθεί "σε ανώτερους βαθμούς στην ιεραρχία και στην ευθύνη συνεργείου συντήρησης αεροσκαφών";
- 12) Κατά την έννοια του κανονισμού 2042/2003, ο οποίος δεν ρυθμίζει το ζήτημα αν και υπό ποιες προϋποθέσεις οι ασκήσαντες πριν από την έναρξη ισχύος του καθήκοντα επιθεωρητή, σχετικά με τον έλεγχο της αξιοπλοΐας αεροσκαφών, δικαιούνται να συνεχίσουν να ασκούν τα καθήκοντα αυτά και μετά την θέση σε ισχύ του εν λόγω κανονισμού, ο εθνικός νομοθέτης είχε υποχρέωση να προβλέψει ότι πρόσωπα που ασκούσαν καθήκοντα επιθεωρητή κατά την έναρξη ισχύος του ανωτέρω κανονισμού (ή ενδεχομένως και σε προηγούμενο χρόνο) έπρεπε αυτομάτως να επαναπιστοποιηθούν ως επιθεωρητές, χωρίς προηγουμένως να υποβληθούν σε διαδικασία επιλογής και αξιολογήσεως; Ή, μήπως, ο ανωτέρω κανονισμός 2042/2003, ο οποίος αποσκοπεί στην βελτίωση της ασφάλειας των αερομεταφορών και όχι στην κατοχύρωση επαγγελματικών δικαιωμάτων εργαζομένων στην αρμόδια για την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών αρχή του κράτους μέλους, έχει την έννοια ότι παρέχεται απλώς η ευχέρεια στα κράτη μέλη, αν κρίνουν τούτο ενδεδειγμένο, να συνεχίσουν να απασχολούν ως επιθεωρητές για την διαπίστωση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών πρόσωπα που εκτελούσαν σχετικές επιθεωρήσεις πριν από την έναρξη ισχύος του προαναφερθέντος κανονισμού, ακόμη και αν τα πρόσωπα αυτά δεν έχουν τα

προσόντα που απαιτεί ο εν λόγω κανονισμός, ενόψει και των προβλεπομένων σχετικώς στην διάταξη AMC M.B.902 (b) σημείο 4, του τμήματος Α της ενότητας Β του παραρτήματος Ι της αποφάσεως [2003/19];

- 13) Σε περίπτωση που γίνει δεκτό ότι, κατά την έννοια του κανονισμού 2042/2003, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να επαναπιστοποιήσουν αυτομάτως, χωρίς την τήρηση διαδικασίας επιλογής, πρόσωπα, τα οποία ασκούσαν καθήκοντα επιθεωρητών πριν από την έναρξη ισχύος του εν λόγω κανονισμού, είναι σύμφωνη με τον κανονισμό αυτόν διάταξη του εθνικού δικαίου, όπως η εν προκειμένω κρίσιμη, που προβλέπει ότι για να επαναπιστοποιηθούν ως επιθεωρητές τα πρόσωπα αυτά πρέπει να ασκούσαν πράγματι καθήκοντα επιθεωρητή όχι κατά τον χρόνο ενάρξεως ισχύος του ανωτέρω κανονισμού, αλλά κατά τον μεταγενέστερο χρόνο ενάρξεως ισχύος της εν λόγω διατάξεως του εθνικού δικαίου;»

Επί της δικαιοδοσίας του Δικαστηρίου

- 28 Με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η Επιτροπή επισήμανε ότι τόσο κατά την ημερομηνία εκδόσεως του ΠΔ 147/2005, τον Αύγουστο του 2005, όσο και κατά την ημερομηνία υποβολής των αιτήσεων ακυρώσεως, μεταξύ Σεπτεμβρίου και Νοεμβρίου 2005, οι διατάξεις του παραρτήματος Ι του κανονισμού 2042/2003 δεν ίσχυαν για την Ελληνική Δημοκρατία. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Ελληνική Κυβέρνηση επιβεβαίωσε ότι η Ελληνική Δημοκρατία είχε κάνει χρήση της ευχέρειας που παρείχε το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού για μη εφαρμογή των επίμαχων διατάξεων μέχρι τις 28 Σεπτεμβρίου 2008.
- 29 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, το Δικαστήριο είναι αρμόδιο να αποφαινεται προδικαστικώς επί της ερμηνείας των Συνθηκών καθώς και των πράξεων των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο πλαίσιο της θεσπιζόμενης από το άρθρο αυτό συνεργασίας μεταξύ του Δικαστηρίου και των εθνικών δικαστηρίων, απόκειται αποκλειστικώς στα εθνικά δικαστήρια να εκτιμούν, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες κάθε υποθέσεως, τόσο την αναγκαιότητα της προδικαστικής αποφάσεως προκειμένου να εκδώσουν τη δική τους απόφαση όσο και το πρόσφορο των ερωτημάτων που υποβάλλουν στο Δικαστήριο (βλ., ιδίως, απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, C-482/10, Cicala, Συλλογή 2011, σ. I-14139, σκέψη 15 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 30 Συνεπώς, εφόσον τα υποβληθέντα ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία διατάξεως του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο υποχρεούται, κατ' αρχήν, να αποφανθεί (βλ., ιδίως, προπαρατεθείσα απόφαση Cicala, σκέψη 16 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 31 Άρνηση του Δικαστηρίου να απαντήσει σε αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως που υπέβαλε εθνικό δικαστήριο χωρεί μόνον όταν προδήλως προκύπτει ότι η ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης την οποία ζητεί το εθνικό δικαστήριο δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή επίσης όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα που του υποβλήθηκαν (βλ., ιδίως, απόφαση της 20ής Μαΐου 2010, C-160/09, Ιωάννης Κατσιβαρδάς - Νικόλαος Τσίτσικας, Συλλογή 2010, σ. I-4591, σκέψη 27 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 32 Εν προκειμένω, είναι μεν αληθές ότι τα υπ' αριθ. 2 έως 11 ερωτήματα που υποβλήθηκαν από το αιτούν δικαστήριο αφορούν ειδικώς τη διάταξη M.B.902 του παραρτήματος Ι, ενότητα Β', τμήμα Θ', του κανονισμού 2042/2003, την οποία η Ελληνική Δημοκρατία είχε επιλέξει να μην εφαρμόσει κατά την ημερομηνία εκδόσεως του εθνικού μέτρου το κύρος του οποίου αμφισβητείται ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου.

- 33 Εντούτοις, από το γεγονός αυτό και μόνο δεν μπορεί να συναχθεί ότι η ερμηνεία που ζητείται από το αιτούν δικαστήριο δεν έχει καμία σχέση με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης ή ότι το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως και ότι, ως εκ τούτου, το Δικαστήριο δεν έχει δικαιοδοσία να αποφανθεί επί των υποβληθέντων ερωτημάτων.
- 34 Ειδικότερα, το Δικαστήριο έκρινε επανειλημμένως ότι είχε δικαιοδοσία να αποφανθεί επί των αιτήσεων εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως που αφορούσαν διατάξεις του δικαίου της Ένωσης σε περιπτώσεις στις οποίες τα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης, αλλά οι διατάξεις του δικαίου αυτού είχαν εφαρμογή βάσει του εθνικού δικαίου, λόγω παραπομπής που γινόταν από το εθνικό δίκαιο στο περιεχόμενο των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης. Το Δικαστήριο υπογράμμισε συναφώς ότι, στις περιπτώσεις στις οποίες η εθνική νομοθεσία προσαρμόζεται, όσον αφορά τις λύσεις που προβλέπει για αμιγώς εσωτερικές καταστάσεις, προς τις λύσεις που έχουν γίνει δεκτές στο δίκαιο της Ένωσης, υφίσταται οπωσδήποτε συμφέρον της Ένωσης για ομοιόμορφη ερμηνεία των διατάξεων ή των εννοιών που έχουν αντληθεί από το δίκαιο της Ένωσης, ανεξάρτητα από τις συνθήκες υπό τις οποίες εφαρμόζονται, προκειμένου να αποφευχθούν ερμηνευτικές αποκλίσεις στο μέλλον (βλ., επ' αυτού, προπαρατεθείσα απόφαση Cicala, σκέψεις 17 και 18 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 35 Εν προκειμένω, όμως, το αιτούν δικαστήριο επισήμανε ρητώς ότι θέτει τα προδικαστικά του ερωτήματα στο πλαίσιο της θεσπίσεως, από την αρμόδια εθνική αρχή, συμπληρωματικών μέτρων για την εφαρμογή του κανονισμού 2042/2003. Το αιτούν δικαστήριο εκλαμβάνει συνεπώς το ΠΔ 147/2005 ως μέτρο για την εκτέλεση ορισμένων διατάξεων του εν λόγω κανονισμού, το οποίο ελήφθη πριν τη λήξη της προθεσμίας που η Ελληνική Δημοκρατία είχε αρχικώς επιλέξει, κάνοντας χρήση της σχετικής δυνατότητας, για να εφαρμόσει τις διατάξεις αυτές.
- 36 Συνακόλουθα, δεδομένου ότι οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης των οποίων ζητείται η ερμηνεία εφαρμόζονται, στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου, πριν τη λήξη της προθεσμίας την οποία παραχώρησε το δίκαιο της Ένωσης, η ερμηνεία που ζητείται όσον αφορά τις διατάξεις αυτές δεν είναι προδήλως άσχετη με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης ούτε έχει υποθετικό χαρακτήρα.
- 37 Κατά συνέπεια, το Δικαστήριο έχει δικαιοδοσία να αποφανθεί επί του συνόλου των υποβληθέντων ερωτημάτων.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- 38 Πριν δοθεί απάντηση στα υποβληθέντα ερωτήματα, πρέπει να υπομνησθεί το αντικείμενο του κανονισμού 2042/2003. Συναφώς, στο άρθρο 1, παράγραφος 1, του ως άνω κανονισμού επισημαίνεται ότι σκοπός του κανονισμού είναι να θεσπίσει τις κοινές τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες προκειμένου να διασφαλιστεί η διαρκής αξιοπλοΐα αεροσκάφους, συμπεριλαμβανόμενων των τυχόν παρελκομένων προς τοποθέτηση σε αυτό.
- 39 Όπως προκύπτει από τον ορισμό της έννοιας «διαρκής αξιοπλοΐα» που διατυπώνεται στο άρθρο 2, στοιχείο δ', του εν λόγω κανονισμού, πρόκειται για όλες τις διεργασίες που διασφαλίζουν ότι, οιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του χρόνου εκμεταλλεύσεώς του, το αεροσκάφος συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας και είναι σε θέση να λειτουργήσει με ασφάλεια.
- 40 Οι διεργασίες αυτές προσδιορίζονται στο παράρτημα I του εν λόγω κανονισμού. Η ενότητα Α του ως άνω παραρτήματος επιβάλλει τεχνικές απαιτήσεις, ενώ η ενότητα Β αυτού καθορίζει τις διοικητικές απαιτήσεις που πρέπει να τηρούν οι αρχές που είναι αρμόδιες για τις διαδικασίες εφαρμογής και εκτελέσεως των εν λόγω τεχνικών απαιτήσεων.

- 41 Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 2042/2003 δεν εκτείνεται επομένως σε όλες τις πτυχές της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών, αλλά είναι σαφώς περιορισμένο σε ορισμένες τεχνικές πτυχές, δηλαδή εκείνες που έχουν σκοπό να διασφαλίσουν τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους, και στις διοικητικές διαδικασίες που αφορούν την τήρηση των ως άνω τεχνικών διαδικασιών.
- 42 Απόκειται έτσι στο αιτούν δικαστήριο, το οποίο είναι αποκλειστικώς αρμόδιο για την ερμηνεία του εθνικού δικαίου, να επαληθεύσει ότι οι επίμαχες στην κύρια δίκη διατάξεις του εθνικού δικαίου εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ως άνω κανονισμού. Το αιτούν δικαστήριο οφείλει ιδίως να εκτιμήσει σε ποιο βαθμό οι τεχνικές αρμοδιότητες τις οποίες απονέμει το ΠΔ 147/2005 στους επιθεωρητές πτητικής λειτουργίας, στους επιθεωρητές ασφαλείας θαλάμου επιβατών, στους επιθεωρητές πτυχίων και αδειών καθώς και στους επιθεωρητές ιατρικών δεδομένων αντιστοιχούν στα κατά τον ως άνω κανονισμό μέτρα διασφάλισης της διαρκούς αξιοπλοΐας.

Επί του πρώτου ερωτήματος

- 43 Με το πρώτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν το άρθρο 2 και η διάταξη M.B.902 του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003, υπό το φως της διατάξεως M.B.102 του παραρτήματος I της αποφάσεως 2003/19, έχουν την έννοια ότι τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια, κατά τη θέσπιση συμπληρωματικών μέτρων για την εφαρμογή του ως άνω κανονισμού, να καταναείμουν το έργο της επιθεωρήσεως της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών μεταξύ πλειόνων εξειδικευμένων κατηγοριών επιθεωρητών.
- 44 Όσον αφορά την ανάθεση των συγκεκριμένων καθηκόντων και αρμοδιοτήτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 2042/2003, επισημαίνεται ότι η διάταξη M.B.102 του παραρτήματος I του ως άνω κανονισμού προβλέπει απλώς ότι τα κράτη μέλη ορίζουν αρχή η οποία είναι αρμόδια για την επιτήρηση της διαρκούς αξιοπλοΐας και τον έλεγχο των συναφώς απαιτούμενων πιστοποιητικών.
- 45 Κατά τα λοιπά, η εν λόγω διάταξη αφήνει ελεύθερη την κάθε αρχή να καθορίσει τη δική της οργανωτική δομή, με τη διευκρίνιση απλώς ότι ο αριθμός των υπαλλήλων πρέπει να είναι επαρκής για την εκπλήρωση των αποστολών που ανατίθενται στην εν λόγω αρχή.
- 46 Η επίμαχη διάταξη δεν περιέχει επομένως καμία ένδειξη ως προς τη μορφή της εν λόγω δομής ή ως προς την κατανομή των καθηκόντων στο εσωτερικό της.
- 47 Επιπλέον, η απόφαση 2003/19, ως μέτρο εφαρμογής του κανονισμού 2042/2003, δεν μπορεί να επιβαρύνει τα κράτη μέλη με υποχρεώσεις πέραν εκείνων που προβλέπονται από τον ως άνω κανονισμό.
- 48 Υπ' αυτές τις συνθήκες, στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 2 και η διάταξη M.B.902 του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχουν την έννοια ότι τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια, κατά τη θέσπιση συμπληρωματικών μέτρων για την εφαρμογή του ως άνω κανονισμού, να καταναείμουν, εντός της προβλεπόμενης από τη διάταξη M.B.902 αρμόδιας αρχής, το έργο της επιθεωρήσεως της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών μεταξύ πλειόνων εξειδικευμένων κατηγοριών επιθεωρητών.

Επί του δεύτερου ερωτήματος

- 49 Με το δεύτερο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι κάθε πρόσωπο που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών, ως προς συγκεκριμένο τομέα, πρέπει να διαθέτει πενταετή πείρα σε όλα τα αντικείμενα που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους.

- 50 Η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 προβλέπει ότι το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον πέντε ετών πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα. Ο τελευταίος αυτός όρος πρέπει να νοείται υπό την έννοια που του προσδίδει ο ως άνω κανονισμός, όπως η έννοια αυτή διευκρινίστηκε στις σκέψεις 38 έως 41 της παρούσας αποφάσεως.
- 51 Η γενικότητα της διατυπώσεως της διατάξεως M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 οδηγεί σε ερμηνεία της διατάξεως αυτής υπό την έννοια ότι ο καθένας στον οποίο ανατίθεται το καθήκον επιθεωρήσεως, από οποιαδήποτε άποψη, της αξιοπλοΐας αεροσκάφους πρέπει να έχει πενταετή πείρα ως προς το σύνολο των καθηκόντων και των αρμοδιοτήτων που έχουν ως αντικείμενο τη διασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους κατά την έννοια του εν λόγω κανονισμού.
- 52 Αυτό αντιθέτως δεν σημαίνει ότι η απαιτούμενη πείρα πρέπει να καλύπτει και αντικείμενα που δεν εμπίπτουν στη διαρκή αξιοπλοΐα κατά την έννοια του κανονισμού 2042/2003.
- 53 Στο δεύτερο ερώτημα πρέπει επομένως να δοθεί η απάντηση ότι η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι οποιοσδήποτε είναι επιφορτισμένος με την επιθεώρηση, από οποιαδήποτε άποψη, της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών πρέπει να έχει πενταετή πείρα που να καλύπτει όλα τα αντικείμενα που αποβλέπουν στη διασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας αεροσκάφους και μόνο τα αντικείμενα αυτά.

Επί του τρίτου, του πέμπτου και του έκτου ερωτήματος

- 54 Με το τρίτο, το πέμπτο και το έκτο ερώτημα, που αφορούν την έννοια της τουλάχιστον πενταετούς πείρας στη διαρκή αξιοπλοΐα την οποία πρέπει να διαθέτει, κατά τη διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003, το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν η πείρα αυτή πρέπει υποχρεωτικά να αποκτήθηκε με εργασία σε συνεργείο συντηρήσεως αεροσκαφών (τρίτο ερώτημα), ή αν είναι δυνατόν να ληφθεί υπόψη η πρακτική εμπειρία που αποκτήθηκε στο πλαίσιο ή μετά το πέρας πανεπιστημιακών σπουδών (πέμπτο ερώτημα), καθώς και αν μπορεί να ληφθεί υπόψη η πείρα που αποκτήθηκε με την άσκηση, προ της ενάρξεως ισχύος του κανονισμού 2042/2003, καθηκόντων επιθεωρητή της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών (έκτο ερώτημα).
- 55 Συναφώς, επισημαίνεται ότι από τη διάταξη M.B.902, στοιχείο α', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 προκύπτει ότι το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών πρέπει να είναι ικανό να εκτελέσει την εξέταση αυτή σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις που επιβάλλονται από την ενότητα A του παραρτήματος I του ως άνω κανονισμού.
- 56 Προς τον σκοπό αυτό, η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του ως άνω παραρτήματος απαιτεί το εν λόγω προσωπικό να διαθέτει τουλάχιστον πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα. Η διάταξη αυτή δεν καθορίζει όμως τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να έχει αποκτηθεί η πείρα αυτή.
- 57 Έτσι, μολοντί η διάταξη M.B.902, στοιχεία α' και β', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 καθορίζει το επίπεδο και το περιεχόμενο της εμπειρίας την οποία πρέπει να διαθέτει το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο, στα κράτη μέλη, με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών, δεν προβλέπει υποχρεώσεις ούτε επιβάλλει περιορισμούς ή αποκλεισμούς σε ό,τι αφορά τις συνθήκες υπό τις οποίες πρέπει να έχει αποκτηθεί η εμπειρία αυτή.
- 58 Τα κράτη μέλη δύνανται συνεπώς να αναγνωρίσουν οποιαδήποτε πείρα χρήσιμη για τους σκοπούς των ασκούμενων καθηκόντων, εφόσον η πείρα αυτή είναι αρκούντως ευρεία ώστε να συμπεριλαμβάνει όλα τα αντικείμενα που πρέπει να καλύπτονται από την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών.

- 59 Υπ' αυτές τις συνθήκες, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να λάβουν υπόψη την πείρα που αποκτήθηκε στο πλαίσιο απασχολήσεως σε συνεργείο συντηρήσεως αεροσκαφών, την πείρα που αποκτήθηκε στο πλαίσιο πρακτικής ασκήσεως πραγματοποιηθείσας σε επαγγελματικό περιβάλλον κατά τη διάρκεια σπουδών αεροπορικού αντικειμένου ή ακόμη και την πείρα που προήλθε από την προηγούμενη άσκηση καθηκόντων επιθεωρητή της αξιοπλοΐας.
- 60 Επομένως, στο τρίτο, στο πέμπτο και στο έκτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν τις συνθήκες υπό τις οποίες έχει αποκτηθεί η τουλάχιστον πενταετής πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα την οποία πρέπει να διαθέτει το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών. Ειδικότερα, μπορούν να επιλέξουν να λάβουν υπόψη την πείρα που αποκτήθηκε στο πλαίσιο απασχολήσεως σε συνεργείο συντηρήσεως αεροσκαφών, την πείρα που αποκτήθηκε στο πλαίσιο πρακτικής ασκήσεως πραγματοποιηθείσας σε επαγγελματικό περιβάλλον κατά τη διάρκεια σπουδών αεροπορικού αντικειμένου ή ακόμη και την πείρα που προήλθε από την προηγούμενη άσκηση καθηκόντων επιθεωρητή της αξιοπλοΐας.

Επί του τετάρτου ερωτήματος

- 61 Με το τέταρτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν ο κανονισμός 2042/2003 επιτρέπει στα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν κατά τον ίδιο τρόπο και να επιβάλουν τις ίδιες υποχρεώσεις, ιδίως σε ό,τι αφορά την τουλάχιστον πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα, τόσο στους κατόχους πτυχίων σχολών ανωτάτης εκπαίδευσεως αεροπορικού αντικειμένου όσο και στους κατόχους άδειας συντηρήσεως αεροσκαφών, κατά την έννοια του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Μέρος – 66» (στο εξής: άδεια κατά το μέρος-66).
- 62 Η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 2, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 προβλέπει ότι το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών πρέπει να κατέχει άδεια κατά το μέρος-66 ή πτυχίο αεροναυτικής ή ισότιμο πτυχίο. Η διατύπωση της απαιτήσεως αυτής δεν εισάγει διάκριση μεταξύ εκείνων που κατέχουν άδεια κατά το μέρος-66 και των πτυχιούχων ανωτάτης εκπαίδευσεως.
- 63 Επιπλέον, η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 απαιτεί από το κάθε μέλος του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών τουλάχιστον πενταετή πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα.
- 64 Όσον αφορά τον συσχετισμό μεταξύ των δύο αυτών απαιτήσεων, επισημαίνεται ότι η απαίτηση του σημείου 1 της ως άνω διατάξεως αφορά προσόν ανεξάρτητο από εκείνο το οποίο απαιτείται στο σημείο 2 αυτής. Πρόκειται δηλαδή για δύο χωριστά προσόντα. Ο σύνδεσμος «και» που συνδέει τα δύο σημεία της επίμαχης διατάξεως δείχνει ότι οι απαιτούμενες προϋποθέσεις ισχύουν σωρευτικώς.
- 65 Όπως και το σημείο 2 της διατάξεως M.B.902, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003, το σημείο 1 της ίδιας διατάξεως δεν εισάγει διάκριση μεταξύ εκείνων που κατέχουν άδεια κατά το μέρος-66 και των πτυχιούχων ανωτάτης εκπαίδευσεως.
- 66 Οι ίδιες διαπιστώσεις επιβάλλονται και σε ό,τι αφορά τις απαιτήσεις των σημείων 3 και 4 της διατάξεως M.B.902, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003.
- 67 Επομένως στο τέταρτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι δεν εισάγει διάκριση μεταξύ εκείνων που κατέχουν άδεια κατά το μέρος-66 και των πτυχιούχων ανωτάτης εκπαίδευσεως.

Επί του έβδομου και του ογδού ερωτήματος

- 68 Με το έβδομο και το όγδοο ερώτημα, που πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να επιλέγουν, προς άσκηση των καθηκόντων του επιθεωρητή της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών, πρόσωπα που δεν διαθέτουν τα απαιτούμενα προσόντα, όπως η πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα ή η εκπαίδευση στην αεροναυτική συντήρηση, και να προβλέπουν ότι τα πρόσωπα αυτά θα παρακολουθήσουν το υπολειπόμενο πρόγραμμα ή τα υπολειπόμενα προγράμματα καταρτίσεως μετά την επιλογή τους και πριν την ανάληψη των καθηκόντων τους, χωρίς να προβλέπεται υποχρεωτικά, κατά το πέρας αυτού του προγράμματος ή των προγραμμάτων καταρτίσεως, κάποιο κριτήριο αξιολογήσεως.
- 69 Όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 55 της παρούσας αποφάσεως, από τη διάταξη M.B.902, στοιχείο α', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 προκύπτει ότι το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών πρέπει να είναι ικανό να εκτελέσει την εξέταση αυτή σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις που επιβάλλονται από την ενότητα A του παραρτήματος I του ως άνω κανονισμού.
- 70 Συναφώς, η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 απαιτεί το εν λόγω προσωπικό να διαθέτει ορισμένα προσόντα, τα οποία διατυπώνονται υπό τη μορφή τεσσάρων απαιτήσεων, ως προς τις οποίες διαπιστώθηκε, στις σκέψεις 63 έως 65 της παρούσας αποφάσεως, ότι ισχύουν σωρευτικώς.
- 71 Εξ αυτού συνάγεται ότι η επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών μπορεί να πραγματοποιείται μόνο από προσωπικό το οποίο αποδεικνύει ότι πληροί όλα τα απαιτούμενα κριτήρια. Τούτο προϋποθέτει ότι τα εν λόγω πρόσωπα έχουν παρακολουθήσει όλους τους απαιτούμενους κύκλους εκπαιδεύσεως και καταρτίσεως πριν την ανάληψη καθηκόντων επιθεωρητή της αξιοπλοΐας.
- 72 Σύμφωνα με τον σκοπό που επιδιώκεται από τον βασικό κανονισμό επί του οποίου στηρίχθηκε η έκδοση του κανονισμού 2042/2003, ο οποίος είναι η εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη, την παρακολούθηση των ως άνω κύκλων εκπαιδεύσεως και καταρτίσεως πρέπει απαραίτητως να έχει ακολουθήσει αξιολόγηση, προκειμένου να ελεγχθεί αν ο υποψήφιος για τα καθήκοντα επιθεωρητή της αξιοπλοΐας όντως αφομοίωσε τις γνώσεις και απέκτησε τις ικανότητες ώστε να είναι σε θέση να ασκεί ορθώς και αξιοπίστως τα καθήκοντά του.
- 73 Επομένως, στο έβδομο και στο όγδοο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι καθήκοντα επιθεωρητή της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών μπορούν να ασκήσουν μόνο τα πρόσωπα που έχουν προηγουμένως παρακολουθήσει όλους τους απαιτούμενους από την εν λόγω διάταξη κύκλους εκπαιδεύσεως και καταρτίσεως και έχουν υποβληθεί σε αξιολόγηση των γνώσεων και ικανοτήτων τους μετά την ολοκλήρωση των εκπαιδευτικών αυτών προγραμμάτων.

Επί του ενάτου, του δεκάτου και του ενδεκάτου ερωτήματος

- 74 Με το ένατο, το δέκατο και το ενδέκατο ερώτημα, που αφορούν την έννοια του όρου «θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες» την οποία πρέπει να κατέχει, κατά τη διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 4, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003, το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί αν η απαίτηση αυτή αναφέρεται στα καθήκοντα τα οποία ασκούσε προηγουμένως το προσωπικό αυτό ή, αντιθέτως, αν η διάταξη αυτή αναφέρεται στη θέση την οποία

κατέχει ο ενδιαφερόμενος στο πλαίσιο των καθηκόντων του ως επιθεωρητής της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών (ένατο ερώτημα) και, στην τελευταία αυτή περίπτωση, ποιες ιδιαίτερες προϋποθέσεις πρέπει να πληρούνται (δέκατο και ενδέκατο ερώτημα).

- 75 Ως προς το ένατο ερώτημα, επισημαίνεται ότι η απαίτηση για θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες είναι το τέταρτο και τελευταίο από τα προσόντα που απαιτούνται από τη διάταξη M.B.902, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003, για την άσκηση των καθηκόντων επιθεωρήσεως της διαρκούς αξιοπλοΐας του αεροσκάφους. Για τους ίδιους λόγους με αυτούς που εκτέθηκαν στις σκέψεις 69 έως 71 της παρούσας αποφάσεως, πρέπει να θεωρηθεί ότι η απαίτηση αυτή ισχύει σωρευτικώς με τις τρεις προηγούμενες και πρέπει να πληρούται από το εν λόγω προσωπικό πριν την ανάληψη καθηκόντων επιθεωρητή της αξιοπλοΐας.
- 76 Όπως επισήμανε η Επιτροπή, η απαίτηση για μια θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες ανταποκρίνεται ειδικότερα στην ανάγκη να εξασφαλισθεί ότι το εν λόγω προσωπικό έχει την ωριμότητα από επαγγελματικής απόψεως, καθώς και την απαιτούμενη πείρα, ώστε να εκπληρώσει αποστολές επιθεωρήσεως που είναι σύμφωνες προς τους όρους του κανονισμού 2042/2003 και να καταλήξει σε έγκυρα συμπεράσματα ως προς τη διαρκή αξιοπλοΐα των αεροσκαφών που επιθεωρούνται.
- 77 Οι ανάλογες αρμοδιότητες, τις οποίες πρέπει να περιλαμβάνει η θέση που κατέχει το επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών προσωπικό, δεν πρέπει να νοούνται μόνο από ιεραρχικής απόψεως, αλλά πρέπει να εκτιμώνται υπό το πρίσμα των ασκούμενων καθηκόντων, τα οποία προϋποθέτουν εποπτεία όλων των διεργασιών που διασφαλίζουν ότι, οιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του χρόνου εκμεταλλεύσεώς του, το αεροσκάφος συμμορφώνεται με τις ισχύουσες απαιτήσεις αξιοπλοΐας και είναι σε θέση να λειτουργήσει με ασφάλεια. Η εποπτεία αυτή εμπεριέχει τόσο την ικανότητα πραγματοποίησης των αναγκαίων τεχνικών ελέγχων όσο και την ικανότητα να εκτιμηθεί αν τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών επιτρέπουν ή όχι την έκδοση εγγράφων που πιστοποιούν την αξιοπλοΐα του επιθεωρούμενου αεροσκάφους.
- 78 Επομένως στο ένατο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 4, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι καθήκοντα επιθεωρητή της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών μπορούν να ασκήσουν μόνο τα πρόσωπα που κατείχαν προηγουμένως θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες, οι οποίες μαρτυρούν τόσο την ικανότητά τους να πραγματοποιούν τους αναγκαίους τεχνικούς ελέγχους όσο και την ικανότητά τους να εκτιμούν αν τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών επιτρέπουν ή όχι την έκδοση εγγράφων που πιστοποιούν την αξιοπλοΐα του επιθεωρούμενου αεροσκάφους.
- 79 Δεδομένης της απαντήσεως που δόθηκε στο ένατο ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο δέκατο και στο ενδέκατο ερώτημα.

Επί του δωδεκάτου και του δεκάτου τρίτου ερωτήματος

- 80 Με το δωδέκατο και το δέκατο τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατά βάση, να διευκρινισθεί αν ο κανονισμός 2042/2003 έχει την έννοια ότι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών έχουν την υποχρέωση να προβλέψουν ότι τα πρόσωπα που ασκούσαν καθήκοντα επιθεωρήσεως της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών κατά την έναρξη ισχύος του ως άνω κανονισμού θα συνεχίσουν να ασκούν τα καθήκοντα αυτά αυτομάτως και χωρίς τήρηση διαδικασίας επιλογής.
- 81 Καταρχάς, επισημαίνεται ότι ο κανονισμός 2042/2003 περιέχει σειρά διατάξεων για να παράσχει επαρκή χρόνο στις διοικητικές αρχές των κρατών μελών προκειμένου να προσαρμοσθούν στο νέο νομοθετικό πλαίσιο, μεταξύ των οποίων και τη δυνατότητα, την οποία προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφος 3, να αναβληθεί η εφαρμογή των νέων διατάξεων.

- 82 Εντούτοις, καμία διάταξη του εν λόγω κανονισμού δεν υποχρεώνει τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών να προβλέψουν ότι τα πρόσωπα που ασκούσαν καθήκοντα επιθεωρήσεως της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών κατά την έναρξη ισχύος του ως άνω κανονισμού θα συνεχίσουν να ασκούν τα καθήκοντα αυτά. Ειδικότερα, καμία διάταξη δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να επαναπιστοποιήσουν, αυτομάτως και χωρίς την τήρηση διαδικασίας επιλογής, τις ικανότητες των προσώπων αυτών.
- 83 Όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 47 της παρούσας αποφάσεως, η απόφαση 2003/19, ως μέτρο εφαρμογής του κανονισμού 2042/2003, δεν μπορεί να επιβαρύνει συναφώς τα κράτη μέλη με πρόσθετες σε σχέση με τον ως άνω κανονισμό υποχρεώσεις.
- 84 Στο δωδέκατο και στο δέκατο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο κανονισμός 2042/2003 έχει την έννοια ότι οι αρχές των κρατών μελών δεν έχουν την υποχρέωση να προβλέψουν ότι τα πρόσωπα που ασκούσαν καθήκοντα επιθεωρήσεως της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών κατά την έναρξη ισχύος του ως άνω κανονισμού θα συνεχίσουν να ασκούν τα καθήκοντα αυτά αυτομάτως και χωρίς τήρηση διαδικασίας επιλογής.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 85 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 2 και η διάταξη M.B.902 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα, έχουν την έννοια ότι τα κράτη μέλη έχουν την ευχέρεια, κατά τη θέσπιση συμπληρωματικών μέτρων για την εφαρμογή του ως άνω κανονισμού, να καταναείμουν, εντός της προβλεπόμενης από τη διάταξη M.B.902 αρμόδιας αρχής, το έργο της επιθεωρήσεως της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών μεταξύ πλειόνων εξειδικευμένων κατηγοριών επιθεωρητών.
- 2) Η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι οποιοσδήποτε είναι επιφορτισμένος με την επιθεώρηση, από οποιαδήποτε άποψη, της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών πρέπει να έχει πενταετή πείρα που να καλύπτει όλα τα αντικείμενα που αποβλέπουν στη διασφάλιση της διαρκούς αξιοπλοΐας αεροσκάφους και μόνο τα αντικείμενα αυτά.
- 3) Η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 1, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν τις συνθήκες υπό τις οποίες έχει αποκτηθεί η τουλάχιστον πενταετής πείρα στη διαρκή αξιοπλοΐα την οποία πρέπει να διαθέτει το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την επιθεώρηση της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών. Ειδικότερα, μπορούν να επιλέξουν να λάβουν υπόψη την πείρα που αποκτήθηκε στο πλαίσιο απασχολήσεως σε συνεργείο συντηρήσεως αεροσκαφών, την πείρα που αποκτήθηκε στο πλαίσιο πρακτικής ασκήσεως πραγματοποιηθείσας σε επαγγελματικό περιβάλλον κατά τη διάρκεια σπουδών αεροπορικού αντικειμένου ή ακόμη και την πείρα που προήλθε από την προηγούμενη άσκηση καθηκόντων επιθεωρητή της αξιοπλοΐας.

- 4) Η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι δεν εισάγει διάκριση μεταξύ των κατόχων άδειας συντηρήσεως αεροσκαφών, κατά την έννοια του παραρτήματος III του εν λόγω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Μέρος-66», και των πτυχιούχων ανωτάτης εκπαίδευσης.
- 5) Η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι καθήκοντα επιθεωρητή της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών μπορούν να ασκήσουν μόνο τα πρόσωπα που έχουν προηγουμένως παρακολουθήσει όλους τους απαιτούμενους από την εν λόγω διάταξη κύκλους εκπαίδευσης και κατάρτισεως και έχουν υποβληθεί σε αξιολόγηση των γνώσεων και ικανοτήτων τους μετά την ολοκλήρωση των εκπαιδευτικών αυτών προγραμμάτων.
- 6) Η διάταξη M.B.902, στοιχείο β', σημείο 4, του παραρτήματος I του κανονισμού 2042/2003 έχει την έννοια ότι καθήκοντα επιθεωρητή της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών μπορούν να ασκήσουν μόνο τα πρόσωπα που κατείχαν προηγουμένως θέση στην ιεραρχία με ανάλογες αρμοδιότητες, οι οποίες μαρτυρούν τόσο την ικανότητά τους να πραγματοποιούν τους αναγκαίους τεχνικούς ελέγχους όσο και την ικανότητά τους να εκτιμούν αν τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών επιτρέπουν ή όχι την έκδοση εγγράφων που πιστοποιούν την αξιοπλοΐα του επιθεωρούμενου αεροσκάφους.
- 7) Ο κανονισμός 2042/2003 έχει την έννοια ότι οι αρχές των κρατών μελών δεν έχουν την υποχρέωση να προβλέψουν ότι τα πρόσωπα που ασκούσαν καθήκοντα επιθεωρήσεως της αξιοπλοΐας των αεροσκαφών κατά την έναρξη ισχύος του ως άνω κανονισμού θα συνεχίσουν να ασκούν τα καθήκοντα αυτά αυτομάτως και χωρίς τήρηση διαδικασίας επιλογής.

(υπογραφές)