



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 8 de noviembre de 2012 *

«Transportes aéreos — Reglamento (CE) n° 2042/2003 — Normas técnicas y procedimientos administrativos en el sector de la aviación civil — Mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves — Aprobación otorgada a los miembros del personal que participa en las tareas de inspección — Cualificaciones requeridas»

En el asunto C-271/11,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Symvoulío tis Epikrateias (Grecia), mediante resolución de 19 de octubre de 2010, recibida en el Tribunal de Justicia el 31 de mayo de 2011, en el procedimiento entre

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

e

* Lengua de procedimiento: griego.

Ypourgos Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis,

Ypourgos Metaforon kai Epikoinonion,

Ypourgos Oikonomias kai Oikonomikon,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. A. Tizzano, Presidente de Sala, y los Sres. M. Ilešič, E. Levits y M. Safjan y la Sra. M. Berger (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sra. V. Trstenjak;

Secretaria: Sra. L. Hewlett, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 21 de junio de 2012;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Techniko Epimelitirio Elladas (TEE), por el Sr. K. Vlachogiannis, dikigoros;
- en nombre del Syllogos Ellinon Diplomatouchon Aeronafpigon Michanikon (SEA), por el Sr. P. Zygouris, dikigoros;
- en nombre del Panellinos Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias, por el Sr. G. Antonakopoulos, dikigoros;
- en nombre del Gobierno helénico, por el Sr. P. Panagiotounakos y las Sras. S. Chala, K. Paraskevopoulou y Z. Chatzipavlou, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. de Bergues y M. Perrot, en calidad de agentes;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. K. Simonsson e I. Zervas, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oída la Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 2 y de la disposición M.B.902 del anexo I del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 315, p. 1).
- 2 Dicha petición fue presentada en el marco de un litigio entre, por un lado, la persona jurídica de Derecho público Techniko Epimelitirio Elladas (en lo sucesivo, «TEE»), la asociación Syllogos Ellinon Diplomatouchon Aeronafpigon Michanikon (en lo sucesivo, «SEA»), siete empleados de la Ypiresias Politikis Aeroporias (en lo sucesivo, «Dirección de Aviación Civil»), el Panellinos Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias, en su condición de asociación sindical, y cuatro empleados, agentes aeroportuarios de la Dirección de Aviación Civil y, por otro lado, el Ypourgos

Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis (Ministro del Interior, Administración Pública y Descentralización), el Ypourgos Metaforon kai Epikoinonion (Ministro de Transportes y Comunicaciones) y el Ypourgos Oikonomias kai Oikonomikon (Ministro de Economía y Hacienda), en relación con unos recursos dirigidos a obtener la anulación parcial del Decreto Presidencial n° 147, de 17 de agosto de 2005, relativo a los inspectores de los medios de navegación y de normas de vuelo del Cuerpo de Inspectores de Seguridad Aérea de la Dirección de Aviación Civil (FEK A' 200/17.8.2005; en lo sucesivo, «Decreto 147/2005»).

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Reglamento n° 1592/2002

- 3 El Reglamento (CE) n° 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (DO L 240, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento de base»), tiene por objeto establecer normas comunes en el ámbito de la aviación civil para establecer y mantener un nivel uniforme elevado de seguridad de la aviación civil en Europa.
- 4 A efectos de la aplicación del Reglamento de base, su artículo 12 establece la creación de una Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), cuya principal función consiste en asistir a la Comisión Europea mediante la preparación de medidas que deban tomarse para la ejecución de dicho Reglamento.

Reglamento n° 2042/2003

- 5 La Comisión adoptó el Reglamento n° 2042/2003 basándose en las disposiciones del Reglamento de base y en el dictamen de AESA.
- 6 Con arreglo a su artículo 1, apartado 1, el objetivo de dicho Reglamento es establecer «normas técnicas y procedimientos administrativos comunes para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves» matriculadas en un Estado miembro o en un país tercero y utilizadas por un operador cuyo funcionamiento es supervisado por AESA o por un Estado miembro.
- 7 El artículo 2, letras d) y h), del citado Reglamento define:
 - d): el «mantenimiento de la aeronavegabilidad» como «todos los procesos que aseguran que la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad en vigor en cualquier momento de su vida operativa y que está en condiciones para una operación segura»;
 - h): el «mantenimiento» como «revisión general, reparación, inspección, sustitución, modificación o rectificación de defectos de una aeronave o de un elemento de aeronave; la inspección prevuelo no queda dentro de este concepto».
- 8 El artículo 3, apartado 1, de ese mismo Reglamento establece que «el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y elementos quedará garantizado con arreglo a las disposiciones del anexo I». El apartado 2 de ese artículo señala que «las organizaciones y el personal que participen en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves y elementos, inclusive los trabajos de mantenimiento, se ajustarán a las disposiciones del anexo I y, donde proceda, a lo especificado en los artículos 4 y 5».

- 9 El Reglamento n° 2042/2003 contiene cuatro anexos, que tratan, respectivamente, del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y la emisión de los certificados correspondientes (anexo I), de la aprobación de las organizaciones para el mantenimiento de las aeronaves (anexo II), de la emisión de una licencia de mantenimiento de las aeronaves (anexo III) y de la autorización de las organizaciones de formación respecto del mantenimiento de las aeronaves (anexo IV).
- 10 El anexo I de dicho Reglamento contiene una sección A, titulada «Requisitos técnicos», y una sección B, titulada «Procedimiento para las autoridades competentes».
- 11 Con el título «Autoridad competente», la disposición M.B.102, que forma parte de la subparte A, titulada «Generalidades», de la sección B de dicho anexo, establece:

«a) Generalidades

Cada Estado miembro deberá designar una autoridad competente con responsabilidades asignadas en relación con la expedición, prórroga, modificación, suspensión o revocación de certificados y para la vigilancia del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta autoridad competente se registrará por procedimientos documentados y dispondrá de una estructura organizativa.

b) Recursos

El número de personas de la plantilla debe ser adecuado para cumplir los requisitos detallados en esta Sección B.

[...]»

- 12 Con el título «Medios de cumplimiento aceptables», la disposición M.B.103 del citado anexo autoriza a AESA a desarrollar medios de cumplimiento aceptables que los Estados miembros puedan utilizar para determinar el cumplimiento de los requisitos del Reglamento n° 2042/2003.
- 13 Con el título «Revisión de la aeronavegabilidad por parte de la autoridad competente», la disposición M.B.902, incluida en la subparte I, titulada «Certificado de revisión de la aeronavegabilidad», de ese mismo anexo establece:

«a) Cuando la autoridad competente decida realizar la revisión de la aeronavegabilidad y emitir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad Formulario EASA 15a (apéndice III), realizará la revisión conforme a lo dispuesto en M.A.710.

b) La autoridad competente deberá disponer del personal adecuado para la revisión de la aeronavegabilidad, con el fin de llevar a cabo dichas revisiones. Este personal deberá haber adquirido:

1. al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;
2. una licencia según la Parte 66 o un título aeronáutico o equivalente;
3. formación oficial en mantenimiento aeronáutico, y
4. un cargo con las debidas responsabilidades.

c) La autoridad competente deberá mantener un registro de todo el personal de revisión de la aeronavegabilidad, que deberá incluir detalles de cualquier cualificación adecuada, junto con un resumen de la experiencia y formación pertinente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

[...]»

- 14 El Reglamento n° 2042/2003 entró en vigor el 29 de noviembre de 2003. No obstante, en virtud de su artículo 7, apartado 3, los Estados miembros podían optar por no aplicar hasta el 28 de septiembre de 2008:
- las disposiciones del anexo I a aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial;
 - las disposiciones de la subparte I del anexo I a las aeronaves que realizan transporte aéreo comercial.

Decisión 2003/19/RM

- 15 La Decisión n° 2003/19/RM de AESA, de 28 de noviembre de 2003, adoptada sobre la base de la disposición M.B.103 del anexo I del Reglamento n° 2042/2003, se refiere a los «medios de cumplimiento aceptables y a las directrices en relación con el Reglamento n° 2042/2003». Introduce aclaraciones en particular acerca de las autoridades competentes, sus responsabilidades y las cualificaciones requeridas al personal que participa en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves.

Derecho nacional

- 16 El Decreto 147/2005 fue adoptado sobre la base del artículo 32 de la Ley 2912/2001, de refuerzo de la vigilancia del Estado en las normas de seguridad aérea y de medidas conexas en materia de organización de la Dirección de Aviación Civil (FEK A' 94).
- 17 El artículo 1 de dicho Decreto dispone:
- «1. Los inspectores de la Dirección de las normas de vuelo constituyen una categoría de inspectores del cuerpo de inspectores de seguridad aérea de la Dirección de Aviación Civil, creado en virtud del artículo 32, apartado 1, de la Ley 2912/2001.
2. Los inspectores de medios de navegación y normas de vuelo del cuerpo de inspectores de seguridad aérea tendrán como misión supervisar y controlar que se cumplan las normas de seguridad aérea establecidas por lo que atañe a la aeronavegabilidad y a las operaciones de vuelo de las aeronaves en general, sus medios de apoyo y los títulos y las licencias de Aviación Civil.»
- 18 El artículo 3 de dicho Decreto divide los inspectores de los medios de navegación y de las normas de vuelo en distintas categorías, a saber, los inspectores de aeronavegabilidad, los inspectores de las operaciones de vuelo, los inspectores de seguridad de las cabinas de las aeronaves, los inspectores de los títulos y las licencias y los inspectores de los datos médicos.
- 19 El artículo 5, apartado 1, del mismo Decreto trata del procedimiento de selección de los inspectores.
- 20 El artículo 7 del Decreto 147/2005 especifica los elementos sobre los que versarán las inspecciones llevadas a cabo por las distintas categorías de inspectores.

- 21 El artículo 8, apartado 1, de dicho Decreto define las cualificaciones que deberán reunir los inspectores de aeronavegabilidad en los siguientes términos:

«Los inspectores de aeronavegabilidad deberán haber adquirido al menos cinco años de experiencia en un taller de mantenimiento de aeronaves y haber trabajado en el mantenimiento de aeronaves. Asimismo deberán poseer un elevado nivel de conocimiento de la terminología inglesa relacionada con el transporte aéreo.»

Será preferible que hayan progresado en los sucesivos escalafones jerárquicos y en los puestos de responsabilidad de un taller de mantenimiento de aeronaves. Asimismo deberán haber obtenido un título de ingeniero con arreglo al JAR 66 o un título en aeronáutica expedido por un centro de enseñanza superior.

Los inspectores especializados en los sistemas electrónicos de las aeronaves deberán además haber obtenido un título de ingeniero en sistemas electrónicos de aeronaves expedido por una facultad nacional o extranjera o un título universitario en electrónica o un título de técnico de aeronaves.»

- 22 El artículo 9 de dicho Decreto regula la formación de las personas que se considera poseen las cualificaciones requeridas por el artículo 8.
- 23 El artículo 14 de ese mismo Decreto establece disposiciones transitorias.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 24 Entre septiembre y noviembre de 2005 se interpusieron cuatro recursos de anulación contra el Decreto 147/2005.
- 25 Los tres primeros recursos, interpuestos respectivamente por TEE, SEA y siete empleados de la Dirección de Aviación Civil, tienen por objeto la anulación de la parte del Decreto 147/2005 relativa a los inspectores de aeronavegabilidad, es decir, en esencia, los artículos 8 y 9 de dicho Decreto. Los demandantes impugnan en particular los requisitos introducidos por dichas disposiciones por lo que atañe a las cualificaciones exigidas a las personas que pretenden ejercer la actividad de inspector de aeronavegabilidad.
- 26 El cuarto recurso, interpuesto por el Panellinos Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias y por cuatro empleados, agentes aeroportuarios de la Dirección de Aviación Civil, está dirigido a obtener la anulación del Decreto 147/2005 en la medida en que, por un lado, excluye la inspección y la vigilancia de los transportistas aéreos y de los aeropuertos de las funciones de los inspectores de medios de navegación y de las normas de vuelo y, por otro lado, impide, en su artículo 8, que los empleados del sector de los agentes aeroportuarios puedan obtener la certificación como inspectores de seguridad de las cabinas de aeronaves y como inspectores de títulos y licencias.
- 27 En la medida en que dichos recursos cuestionan la validez de las disposiciones impugnadas del Decreto 147/2005 en relación con las del Reglamento 2042/2003, el Symvoulío tis Epikrateias decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Debe entenderse el artículo 2 del Reglamento nº 2042/2003, en relación con la disposición M.B.902, letra b), punto 1, de la subparte I de la sección B del anexo I de dicho Reglamento, y habida cuenta de lo dispuesto en la disposición AMC. M.B.102, letra c), punto 1 (puntos 1.1 a 1.4, 1.6 y 1.7) de la subparte A de la sección B del anexo I de la Decisión 2003/19 [...], en el sentido de que el legislador nacional, al adoptar medidas adicionales para la aplicación de dicho Reglamento, puede dividir las actividades de inspección de las aeronaves, dirigidas a comprobar que éstas cumplen las exigencias vigentes en materia de navegación aérea, entre varias categorías

o especialidades de inspectores, que controlan cada una de ellas la aeronavegabilidad de la aeronave únicamente respecto de un ámbito concreto? En particular, ¿es conforme con el Reglamento n° 2042/2003 una normativa nacional, como la controvertida en el presente asunto, que establece inspectores de aeronavegabilidad (“airworthiness and avionics inspectors”), inspectores de operaciones de vuelo (“flight operations inspectors”), inspectores de seguridad de las cabinas (“cabin safety inspectors”) e inspectores de títulos y licencias (“licensing inspectors”)?

- 2) En caso de respuesta afirmativa a la cuestión anterior, ¿debe entenderse la disposición M.B.902, letra b), punto 1, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 en el sentido de que las personas a las que se encomiendan tareas de inspección de la aeronavegabilidad de una aeronave en un único ámbito concreto, deberán haber adquirido cinco años de experiencia que abarque todos los aspectos relacionados con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, o bastan cinco años de experiencia únicamente en las funciones específicas que se le han encomendado y en su especialidad?
- 3) Si la respuesta a la cuestión anterior es que basta que el personal de inspección tenga cinco años de experiencia en las funciones concretas que se le encomiendan, ¿cumple las exigencias que establece la mencionada disposición M.B.902, letra b), punto 1, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento n° 2042/2003, que establece que el personal de inspección deberá haber adquirido “al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad”, una disposición nacional, como la controvertida en el presente asunto, que establece que los inspectores de aeronavegabilidad (“airworthiness and avionics inspectors”), responsables de la supervisión y del control de los medios de navegación, de los organismos de mantenimiento autorizados y de los operadores aéreos, de conformidad con lo establecido en el manual de la [Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)] doc. 9760, deberán contar con al menos cinco años de experiencia en un taller de mantenimiento de aeronaves y haber trabajado en el mantenimiento de aeronaves?
- 4) En caso de respuesta afirmativa a la anterior cuestión, ¿es conforme con el Reglamento n° 2042/2003 una disposición nacional, como la controvertida en el presente asunto, que equipara a los titulares de una licencia de mantenimiento de aeronaves, en virtud del anexo III (“Parte 66”) de dicho Reglamento, con quienes han obtenido un título expedido por un centro de enseñanza superior en aeronáutica, en la medida en que las personas incluidas en ambas categorías deberán haber adquirido experiencia en un taller de mantenimiento de aeronaves para poder obtener la certificación como inspector de aeronavegabilidad?
- 5) ¿Debe entenderse como cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad en el sentido de la disposición M.B.902, letra b), punto 1, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento n° 2042/2003, habida cuenta de lo dispuesto en la disposición AMC M.B.102, letra c), punto 1 (puntos 1.4 y 1.5), de la subparte A de la sección B del anexo I de la Decisión 2003/19 [...], la experiencia práctica eventualmente adquirida, en su caso, en el marco de los estudios para la obtención del correspondiente título académico o únicamente la experiencia adquirida en un ámbito laboral real, independientemente de los estudios e, incluso, tras la finalización de éstos y la obtención del título correspondiente?
- 6) ¿Debe entenderse la disposición antes citada del Reglamento n° 2042/2003 en el sentido de que como cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad está comprendida también la experiencia adquirida en el ejercicio, en su caso, en el pasado e incluso antes de la entrada en vigor del Reglamento en cuestión, de funciones de inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves?
- 7) ¿Debe entenderse la disposición M.B.902, letra b), punto 2, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento n° 2042/2003, en el sentido de que para que el titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves con arreglo al anexo III (“Parte 66”) del mismo Reglamento

n° 2042/2003 sea seleccionado inicialmente como inspector debe haber seguido, antes de su selección, una formación adicional en el sector de la aeronavegabilidad de las aeronaves o basta si dicha formación se imparte tras su selección inicial pero antes de que asuma las funciones de inspector?

- 8) ¿Debe entenderse la disposición M.B.902, letra b), punto 3, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento n° 2042/2003, que establece que el personal de inspección deberá haber adquirido una “formación oficial en mantenimiento aeronáutico”, en el sentido de que puede considerarse que constituye dicha formación un sistema de formación establecido por el legislador nacional con las siguientes características: i) la formación se imparte tras la selección inicial de una persona como inspector sobre la base únicamente de sus cualificaciones formales, ii) dicha formación no difiere en función de las cualificaciones formales de los seleccionados inicialmente como inspectores y iii) en el marco de dicho sistema de formación no se establecen procedimientos ni criterios de evaluación de la persona que sigue la formación, así como tampoco un examen final para certificar que posee conocimientos suficientes tras concluir su formación?
- 9) ¿Significa la disposición M.B.902, letra b), punto 4, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento n° 2042/2003, que establece que el personal de inspección de la aeronavegabilidad deberá haber adquirido “un cargo con las debidas responsabilidades” que el cargo constituye una cualificación que debe poseer una persona para poder obtener la certificación de inspector, en el sentido de que debía haber adquirido un cargo superior en su ocupación anterior, o debe entenderse dicha disposición del Reglamento n° 2042/2003, habida cuenta de lo establecido en la disposición M.B.902, letra b), punto 3, de la subparte A de la sección B del anexo I de la Decisión n° 2003/19 [...] en el sentido de que tras la selección inicial de una persona como inspector debe dársele un cargo en la autoridad competente para la inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves con poder para vincular con su firma a dicha autoridad?
- 10) Si se interpreta la mencionada disposición M.B.902, letra b), punto 4, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 en el segundo de los sentidos arriba formulados, ¿puede considerarse que cumple el requisito de ese Reglamento una normativa de Derecho nacional que establece que se concederá la certificación como inspector tras concluir la formación teórica y práctica, momento a partir del cual el interesado podrá ya efectuar inspecciones de la aeronavegabilidad de las aeronaves, vinculando a la autoridad competente con su sola firma en los documentos relativos a la inspección?
- 11) Además, si se interpreta la mencionada disposición M.B.902, letra b), punto 4, de la subparte I de la sección B del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 en el segundo de los sentidos arriba formulados, ¿es conforme con ésta una disposición de Derecho nacional, como la que nos ocupa, según la cual para que una persona sea seleccionada inicialmente como inspector de aeronavegabilidad es preferible que haya progresado “en los sucesivos escalafones jerárquicos y en los puestos de responsabilidad de un taller de mantenimiento de aeronaves”?
- 12) Debe entenderse el Reglamento n° 2042/2003, que no regula si, y bajo qué condiciones, quienes ejercían antes de su entrada en vigor funciones de inspector para controlar la aeronavegabilidad de aeronaves, están facultados para continuar ejerciendo dichas funciones tras la entrada en vigor del citado Reglamento, en el sentido de que el legislador nacional está obligado a establecer que quienes ejercían funciones de inspector en el momento de la entrada en vigor [del mencionado] Reglamento (o en su caso en un momento anterior) deben obtener automáticamente la certificación como inspectores, sin someterse previamente al procedimiento de selección y evaluación? ¿O debe entenderse dicho Reglamento n° 2042/2003, cuya finalidad es mejorar la seguridad del transporte aéreo y no proteger los derechos profesionales de los empleados en la autoridad del Estado miembro competente para la inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves, en el sentido de que concede simplemente a los Estados miembros la facultad

discrecional, si lo consideran oportuno, de que continúen ejerciendo como inspectores para la comprobación de la aeronavegabilidad de las aeronaves quienes ejercían ese tipo de inspecciones antes de la entrada en vigor del Reglamento [n° 2042/2003], incluso si dichas personas no reúnen los requisitos que exige dicho Reglamento, habida cuenta de lo dispuesto en la disposición AMC M.B.902, letra b), punto 4, de la subparte A de la sección B del anexo I de la Decisión 2003/19 [...]?

- 13) En el supuesto en que se determine que el Reglamento n° 2042/2003 debe entenderse en el sentido de que obliga a los Estados miembros a volver a dar automáticamente la certificación, sin someterse a un proceso de selección, a quienes ejercían funciones de inspector antes de la entrada en vigor de dicho Reglamento, ¿es conforme con dicho Reglamento una disposición de Derecho nacional, como la que nos ocupa, que establece que para volver a dar automáticamente la certificación como inspector dichas personas debían ejercer efectivamente funciones de inspector no en el momento de la entrada en vigor del Reglamento n° 2042/2008, sino posteriormente, en la fecha de entrada en vigor de dicha disposición de Derecho nacional?»

Sobre la competencia del Tribunal de Justicia

- 28 En sus observaciones escritas, la Comisión señaló que tanto en la fecha en la que se adoptó el Decreto 147/2005, agosto de 2005, como en la fecha en la que se interpusieron los recursos de anulación, es decir, entre septiembre y noviembre de 2005, las disposiciones del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 no eran aplicables para la República Helénica. Durante la vista, el Gobierno helénico confirmó que dicho Estado miembro se había acogido a la facultad, abierta por el artículo 7 del citado Reglamento, de no aplicar las disposiciones en cuestión hasta el 28 de septiembre de 2008.
- 29 A este respecto procede recordar que, en virtud del artículo 267 TFUE, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse con carácter prejudicial sobre la interpretación de los Tratados y de los actos adoptados por las instituciones de la Unión Europea. En el marco de la cooperación ente el Tribunal de Justicia y los órganos jurisdiccionales nacionales, instituida por dicho artículo, corresponde exclusivamente al juez nacional apreciar, en función de las particularidades de cada asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder pronunciarse como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia (véase, en particular, la sentencia de 21 de diciembre de 2011, Cicala, C-482/10, Rec. p. I-14139, apartado 15 y jurisprudencia citada).
- 30 Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieren a la interpretación de una disposición del Derecho de la Unión, el Tribunal de Justicia está, en principio, obligado a pronunciarse (véase, entre otras, la sentencia Cicala, antes citada, apartado 16 y jurisprudencia citada).
- 31 La negativa a pronunciarse sobre una petición de decisión prejudicial formulada por un órgano jurisdiccional nacional sólo es posible cuando resulta evidente que la interpretación solicitada del Derecho de la Unión no tiene relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera eficaz a las cuestiones planteadas (véase, en particular, la sentencia de 20 de mayo de 2010, Ioannis Katsivardas – Nikolaos Tsitsikas, C-160/09, Rec. p. I-4591, apartado 27 y jurisprudencia citada).
- 32 En el presente asunto, es cierto que las cuestiones segunda a undécima planteadas por el órgano jurisdiccional remitente se refieren específicamente a la disposición M.B.902 del anexo I, sección B, subparte I, del Reglamento n° 2042/2003, que la República Helénica había optado por no aplicar en la fecha en que se adoptó la medida nacional cuya validez se impugna ante el órgano jurisdiccional remitente.

- 33 No obstante, dicha circunstancia no basta por sí sola para llegar a la conclusión de que la interpretación solicitada por el órgano jurisdiccional remitente no guarda relación alguna con el objeto del litigio principal o que el problema es de naturaleza hipotética y que, por tanto, el Tribunal de Justicia no es competente para pronunciarse sobre las cuestiones planteadas.
- 34 En efecto, el Tribunal de Justicia se ha declarado en repetidas ocasiones competente para pronunciarse sobre peticiones de decisión prejudicial relativas a disposiciones del Derecho de la Unión en situaciones en las que los hechos del procedimiento principal se situaban fuera del ámbito de aplicación del Derecho de la Unión, pero en las que dichas disposiciones habían sido declaradas aplicables por el Derecho nacional en virtud de una remisión al contenido de aquéllas. El Tribunal de Justicia ha señalado a este respecto que, cuando una normativa nacional se atiene, para resolver una situación interna, a las soluciones aplicadas por el Derecho de la Unión, existe un interés manifiesto de la Unión en que, con el fin de evitar futuras divergencias de interpretación, las disposiciones o los conceptos tomados del Derecho de la Unión reciban una interpretación uniforme, cualesquiera que sean las condiciones en que tengan que aplicarse (véase, en ese sentido, la sentencia Cicala, antes citada, apartados 17 y 18 y la jurisprudencia citada).
- 35 Pues bien, en el presente asunto, el órgano jurisdiccional remitente señaló de modo expreso que plantea sus cuestiones prejudiciales en el contexto de la adopción, por parte de la autoridad nacional competente, de medidas adicionales de aplicación del Reglamento n° 2042/2003. De ese modo, resulta que el órgano jurisdiccional remitente analiza el Decreto 147/2005 como una medida de ejecución de determinadas disposiciones del citado Reglamento, adoptada antes del vencimiento del plazo que la República Helénica había optado inicialmente por reservarse para su aplicación.
- 36 De ello se desprende que, habida cuenta de que las disposiciones de Derecho de la Unión cuya interpretación se solicita han de aplicarse, en el marco del Derecho nacional, antes de que venza el plazo autorizado por el Derecho de la Unión, la interpretación solicitada al respecto no está manifiestamente desprovista de relación con el objeto del litigio principal y no reviste un carácter hipotético.
- 37 Por consiguiente, el Tribunal de Justicia es competente para pronunciarse sobre todas las cuestiones planteadas.

Sobre las cuestiones prejudiciales

Observaciones preliminares

- 38 Antes de responder a las cuestiones planteadas, procede recordar el objeto del Reglamento n° 2042/2003. A este respecto, el artículo 1, apartado 1, de dicho Reglamento señala que establece normas técnicas y procedimientos administrativos comunes para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves, con inclusión de los elementos instalados en las mismas.
- 39 Como se desprende de la definición del concepto de «mantenimiento de la aeronavegabilidad» que da el artículo 2, letra d), del citado Reglamento, se incluyen todos los procesos que aseguran que la aeronave cumple con los requisitos de aeronavegabilidad en vigor en cualquier momento de su vida operativa y que está en condiciones para una operación segura.
- 40 Dichos procesos quedan precisados en el anexo I del mismo Reglamento. La sección A del citado anexo impone requisitos técnicos, mientras que su sección B establece los requisitos administrativos que deben cumplir las autoridades competentes encargadas de la aplicación y de la ejecución de los requisitos técnicos mencionados.

- 41 En consecuencia, el ámbito de aplicación del Reglamento n° 2042/2003 no se extiende a todos los aspectos de la seguridad aérea, sino que se limita claramente a determinados aspectos técnicos, a saber, los que deben garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, y a los procedimientos administrativos relativos al cumplimiento de esos procesos técnicos.
- 42 Por tanto, incumbe al órgano jurisdiccional remitente, que es el único competente para interpretar el Derecho nacional, comprobar que las disposiciones de Derecho nacional controvertidas en el litigio principal están incluidas en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. Le corresponde en particular valorar en qué medida las atribuciones técnicas conferidas por el Decreto 147/2005 a los inspectores de las operaciones de vuelo, a los inspectores de la seguridad de las cabinas, a los inspectores de títulos y licencias y a los inspectores de los datos médicos corresponden a las operaciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad contempladas por ese mismo Reglamento.

Sobre la primera cuestión

- 43 Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 2 y la disposición M.B.902 del anexo I del Reglamento n° 2042/2003, leídos a la luz de la disposición M.B.102 del anexo I de la Decisión 2003/19, deben interpretarse en el sentido de que los Estados miembros pueden, al adoptar medidas adicionales de aplicación de dicho Reglamento, dividir las actividades de inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves entre varias categorías especializadas de inspectores.
- 44 Por lo que atañe a la atribución de las funciones y responsabilidades concretas comprendidas en el ámbito de aplicación del Reglamento n° 2042/2003, procede señalar que la disposición M.B.102 del anexo I de dicho Reglamento se limita a establecer que los Estados miembros nombrarán una autoridad competente para la vigilancia del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la de los certificados requeridos al respecto.
- 45 Además, la citada disposición deja que sea cada autoridad quien defina su propia estructura organizativa, limitándose a señalar que el número de empleados deberá ser adecuado para satisfacer las funciones encomendadas a la autoridad en cuestión.
- 46 Por tanto, la disposición controvertida no contiene ninguna indicación respecto de la forma de dicha estructura o respecto de la distribución de las funciones en el seno de la misma.
- 47 Por otra parte, la Decisión 2003/19, como medida de aplicación del Reglamento n° 2042/2003, no puede imponer a los Estados miembros obligaciones que vayan más allá de las establecidas por el Reglamento.
- 48 En esas circunstancias, procede responder a la primera cuestión que el artículo 2 y la disposición M.B.902 del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 deben interpretarse en el sentido de que los Estados miembros pueden, al adoptar medidas adicionales de aplicación de dicho Reglamento, dividir, en el seno de la autoridad competente prevista por la disposición M.B.902, las actividades de inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves entre varias categorías especializadas de inspectores.

Sobre la segunda cuestión

- 49 Mediante su segunda cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si la disposición M.B.902, letra b), punto 1, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que toda persona encargada de la inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves en un sector concreto deberá haber adquirido una experiencia de cinco años que abarque todos los aspectos dirigidos a garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave.

- 50 La disposición M.B.902, letra b), punto 1, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 establece que el personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves deberá haber adquirido al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad. Este concepto debe entenderse en el sentido que le da el Reglamento, como se ha precisado en los apartados 38 a 41 de la presente sentencia.
- 51 La disposición M.B.902, letra b), punto 1, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 esta redactada en términos generales, por lo que debe interpretarse en el sentido de que toda persona a la que se encomienda la función de inspeccionar, bajo cualquier aspecto, la aeronavegabilidad de un avión deberá haber adquirido una experiencia de cinco años relativa a todas las tareas y responsabilidades dirigidas a garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, en el sentido del citado Reglamento.
- 52 Por el contrario, de ello no puede deducirse que la experiencia requerida deberá abarcar también aspectos que no están comprendidos en el mantenimiento de la aeronavegabilidad, en el sentido del Reglamento n° 2042/2003.
- 53 Por tanto, procede responder a la segunda cuestión que la disposición M.B.902, letra b), punto 1, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que toda persona encargada de inspeccionar, bajo cualquier aspecto, la aeronavegabilidad de las aeronaves deberá haber adquirido una experiencia de cinco años que abarque todos los aspectos dirigidos a garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave y únicamente dichos aspectos.

Sobre las cuestiones tercera, quinta y sexta

- 54 Mediante sus cuestiones tercera, quinta y sexta, que se refieren al concepto de al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad que debe haber adquirido, con arreglo a la disposición M.B.902, letra b), punto 1, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003, el personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si dicha experiencia deberá haber sido adquirida necesariamente en un taller de mantenimiento de aeronaves (tercera cuestión), o si puede tenerse en cuenta la experiencia práctica adquirida durante o al finalizar los estudios universitarios (quinta cuestión), y si puede tenerse en cuenta la experiencia adquirida en el ejercicio, antes de la entrada en vigor del Reglamento n° 2042/2003, de funciones de inspector de la aeronavegabilidad de las aeronaves (sexta cuestión).
- 55 A este respecto, procede señalar que de la disposición M.B.902, letra a), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 se desprende que el personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves deberá estar capacitado para efectuar una revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con los requisitos técnicos impuestos por la sección A del anexo I de dicho Reglamento.
- 56 A este respecto, la disposición M.B.902, letra b), punto 1, de dicho anexo exige que el personal de que se trata haya adquirido al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad. No obstante, dicha disposición no aclara el modo en que debe haberse adquirido dicha experiencia.
- 57 De ese modo, pese a que la disposición M.B.902, letras a) y b), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 establece el nivel y el contenido de la experiencia que deberá haber adquirido el personal encargado, en los Estados miembros, de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves, no impone sin embargo ninguna obligación ni ninguna restricción o exclusión por lo que atañe a los requisitos con los que debe haberse adquirido dicha experiencia.
- 58 Por tanto, los Estados miembros pueden reconocer toda experiencia pertinente a efectos de las funciones que deben desempeñarse, siempre que sea suficientemente extensa para englobar todos los aspectos que debe abarcar la inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves.

- 59 En esas circunstancias, los Estados miembros pueden optar por tener en cuenta la experiencia adquirida en el marco de un empleo en un taller de mantenimiento de aeronaves, reconocer la adquirida durante el período de prácticas efectuadas en un entorno profesional en el transcurso de los estudios aeronáuticos o incluso la relacionada con el ejercicio previo de funciones de inspector de la aeronavegabilidad.
- 60 Por tanto, procede responder a las cuestiones tercera, quinta y sexta que la disposición M.B.902, letra b), punto 1, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que los Estados miembros pueden determinar los requisitos con los que se han adquirido al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad que deberá tener el personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves. En particular, pueden optar por tener en cuenta la experiencia adquirida en el marco de un empleo en un taller de mantenimiento de aeronaves, reconocer la adquirida durante el período de prácticas efectuadas en un entorno profesional en el transcurso de los estudios aeronáuticos o incluso la relacionada con el ejercicio previo de funciones de inspector de la aeronavegabilidad.

Sobre la cuarta cuestión

- 61 Mediante su cuarta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pretende saber, en esencia, si el Reglamento n° 2042/2003 permite a los Estados miembros aplicar el mismo trato e imponer las mismas obligaciones, en particular, por lo que se refiere a al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad, tanto a quienes han obtenido los títulos expedidos por los centros de enseñanza superior en aeronáutica como a quienes han adquirido una licencia de mantenimiento de aeronaves, en el sentido del anexo III del citado Reglamento, titulado «Parte 66» (en lo sucesivo, «licencia según la Parte 66»).
- 62 La disposición M.B.902, letra b), punto 2, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 establece que el personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves deberá haber adquirido una licencia según la Parte 66 o un título aeronáutico o equivalente. Al formular dicho requisito, no se diferencia entre quienes han adquirido una licencia según la Parte 66 y quienes han obtenido un título de enseñanza superior.
- 63 Por otra parte, la disposición M.B.902, letra b), punto 1, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 exige que cada miembro del personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves haya adquirido al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- 64 Por lo que respecta a la relación entre ambos requisitos, procede señalar que el previsto en el punto 1 de dicha disposición se refiere a una cualificación independiente de la requerida en el punto 2 de la misma. Por tanto, se trata de dos cualificaciones distintas. La conjunción «y» que une los puntos de la disposición en cuestión señala que los requisitos deben ser acumulativos.
- 65 Al igual que el punto 2 de la disposición M.B.902, letra b), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003, el punto 1 de dicha disposición no diferencia entre quienes han adquirido una licencia según la Parte 66 y quienes han obtenido un título de enseñanza superior.
- 66 Las mismas consideraciones deben aplicarse por lo que atañe a los requisitos enunciados en los puntos 3 y 4 de la disposición M.B.902, letra b), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003.
- 67 Por tanto, procede responder a la cuarta cuestión que la disposición M.B.902, letra b), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que no diferencia entre quienes han adquirido una licencia según la Parte 66 y quienes han obtenido un título de enseñanza superior.

Sobre las cuestiones séptima y octava

- 68 Mediante sus cuestiones séptima y octava, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pretende saber, en esencia, si la disposición M.B.902, letra b), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que las autoridades competentes de los Estados miembros están autorizadas a seleccionar, para que ejerzan las funciones de inspectores de la aeronavegabilidad de las aeronaves, personas que no dispongan de la cualificación requerida, como una experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad o una formación oficial en mantenimiento aeronáutico, y a establecer que dichas personas seguirán la formación de la que carezca, tras su selección y antes de entrar en funciones, sin que se prevea necesariamente un criterio de evaluación al finalizar la o las formaciones mencionadas.
- 69 Como se ha señalado en el apartado 55 de la presente sentencia, de la disposición M.B.902, letra a), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 se desprende que el personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves debe ser capaz de llevar a cabo una revisión de aeronavegabilidad de conformidad con los requisitos técnicos impuestos por la sección A del anexo I de dicho Reglamento.
- 70 A este respecto, la disposición M.B.902, letra b), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 exige que el personal de que se trata disponga de determinadas cualificaciones, bajo la forma de cuatro requisitos, según lo establecido en los apartados 63 a 65 de la presente sentencia, que se trata de requisitos acumulativos.
- 71 De ello se desprende que la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves sólo puede llevarla a cabo personal que acredite que cumple todos los criterios exigidos. Ello implica que dicho personal debe haber seguido todas las enseñanzas y formaciones necesarias antes de asumir sus funciones como inspector de la aeronavegabilidad.
- 72 Con arreglo al objetivo perseguido por el Reglamento de base sobre el que se adoptó el Reglamento n° 2042/2003, que es establecer y mantener un nivel uniforme de seguridad elevado de la aviación civil en Europa, resulta indispensable que las enseñanzas y formaciones impartidas previamente se sometan a una evaluación final, cuyo fin sea comprobar que el candidato a las funciones de inspector de la aeronavegabilidad ha asimilado adecuadamente los conocimientos y ha adquirido las competencias exigidas en vistas al ejercicio correcto y fiable de dichas funciones.
- 73 Por tanto, procede responder a las cuestiones séptima y octava que la disposición M.B.902, letra b), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que únicamente pueden ejercer funciones como inspector de la aeronavegabilidad de las aeronaves las personas que hayan seguido previamente todas las enseñanzas y formaciones requeridas por dicha disposición y que hayan sido evaluados de sus conocimientos y competencias al término de tales programas de formación.

Sobre las cuestiones novena, décima y undécima

- 74 Mediante sus cuestiones novena, décima y undécima, que tratan del concepto de «carga con las debidas responsabilidades» que deberá haber adquirido, con arreglo a la disposición M.B.902, letra b), punto 4, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003, el personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si dicho requisito se remite a las funciones ejercidas anteriormente por dicho personal o, al contrario, si tal disposición debe interpretarse en el sentido de que se refiere al puesto que ocupa la persona de que se trata en el marco de sus funciones de inspector de la aeronavegabilidad de las aeronaves (novena cuestión) y, en ese caso, qué requisitos particulares deben cumplirse (cuestiones décima y undécima).

- 75 Respecto de la novena cuestión, procede señalar que el requisito de un cargo con las debidas responsabilidades es la cuarta y última de las cualificaciones exigidas por la disposición M.B.902, letra b), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 para el ejercicio de las funciones de inspección del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves. Por las mismas razones que las expuestas en los apartados 69 a 71 de la presente sentencia, procede considerar que dicho requisito se añade acumulativamente a los tres anteriores y debe ser cumplido por el personal de que se trata antes de entrar en funciones como inspector de la aeronavegabilidad.
- 76 Como señaló la Comisión, el requisito de un cargo con las debidas responsabilidades responde en efecto a la preocupación de garantizar que el personal en cuestión tenga la madurez profesional y la experiencia requerida para llevar a cabo funciones de inspección de conformidad con lo establecido por el Reglamento n° 2042/2003 y para que lleguen a conclusiones fiables acerca del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves inspeccionadas.
- 77 Las debidas responsabilidades que debe contener el cargo ocupado por el personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves no deben contemplarse únicamente desde un punto de vista jerárquico, sino que deben apreciarse teniendo en cuenta las funciones que deben ejercerse, que implican el dominio de todos los procesos destinados a velar por que, durante toda su vida útil, la aeronave cumpla los requisitos de aeronavegabilidad en vigor y pueda operar de modo seguro. Tal dominio incluye tanto la capacidad de llevar a cabo los controles técnicos necesarios como la de apreciar si los resultados de dichos controles permiten, o no, la expedición de documentos que certifiquen la aeronavegabilidad de la aeronave inspeccionada.
- 78 Por tanto, procede responder a la novena cuestión que la disposición M.B.902, letra b), punto 4, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que únicamente pueden ejercer funciones como inspector de la aeronavegabilidad de las aeronaves las personas que hayan adquirido previamente un cargo con las debidas responsabilidades, que acredite tanto su capacidad de llevar a cabo los controles técnicos necesarios como la de apreciar si los resultados de dichos controles permiten, o no, la expedición de documentos que certifiquen la aeronavegabilidad de la aeronave inspeccionada.
- 79 Habida cuenta de la respuesta dada a la novena cuestión, no procede responder a las cuestiones décima y undécima.

Sobre las cuestiones duodécima y decimotercera

- 80 Mediante sus cuestiones duodécima y decimotercera, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que las autoridades competentes de los Estados miembros están obligadas a establecer que las personas que ejercen funciones de inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves en la fecha de entrada en vigor de dicho Reglamento continuarán automáticamente y sin procedimiento de selección ejerciendo dichas funciones.
- 81 Con carácter preliminar, procede señalar que el Reglamento n° 2042/2003 contiene una serie de disposiciones dirigidas a dejar tiempo suficiente a las Administraciones de los Estados miembros para adaptarse al nuevo marco normativo, entre las que figura, en particular, la posibilidad, que ofrece el artículo 7, apartado 3, de retrasar la aplicación de las nuevas disposiciones.
- 82 Sin embargo, ninguna disposición del citado Reglamento obliga a las autoridades competentes de los Estados miembros a establecer que las personas que, en la fecha de entrada en vigor de dicho Reglamento, ejercían funciones de inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves continuarán

ejerciendo tales funciones. En particular, ninguna disposición obliga a los Estados miembros a certificar de nuevo, automáticamente y sin procedimiento de selección, las competencias de dichas personas.

- 83 Como se señaló en el apartado 47 de la presente sentencia, la Decisión 2003/19, como medida de aplicación del Reglamento n° 2042/2003, no puede, a este respecto, imponer a los Estados miembros obligaciones adicionales respecto del Reglamento.
- 84 Procede responder a las cuestiones duodécima y decimotercera que el Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que las autoridades de los Estados miembros no están obligadas a establecer que las personas que ejercían funciones de inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves en la fecha de entrada en vigor de dicho Reglamento continuarán automáticamente y sin procedimiento de selección ejerciendo las citadas funciones.

Costas

- 85 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

- 1) **El artículo 2 y la disposición M.B.902 del anexo I del Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas, deben interpretarse en el sentido de que los Estados miembros pueden, al adoptar medidas adicionales de aplicación de dicho Reglamento, dividir, en el seno de la autoridad competente prevista por la disposición M.B.902, las actividades de inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves entre varias categorías especializadas de inspectores.**
- 2) **La disposición M.B.902, letra b), punto 1, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que toda persona encargada de inspeccionar, bajo cualquier aspecto, la aeronavegabilidad de las aeronaves deberá haber adquirido una experiencia de cinco años que abarque todos los aspectos dirigidos a garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave y únicamente dichos aspectos.**
- 3) **La disposición M.B.902, letra b), punto 1, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que los Estados miembros pueden determinar los requisitos con los que se han adquirido al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad que debe tener el personal encargado de la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves. En particular, pueden optar por tener en cuenta la experiencia adquirida en el marco de un empleo en un taller de mantenimiento de aeronaves, reconocer la adquirida durante el período de prácticas efectuadas en un entorno profesional en el transcurso de los estudios aeronáuticos o incluso la relacionada con el ejercicio previo de funciones de inspector de la aeronavegabilidad.**
- 4) **La disposición M.B.902, letra b), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que no diferencia entre quienes han adquirido una licencia de mantenimiento de aeronaves, en el sentido del anexo III de dicho Reglamento, titulado «Parte 66», y quienes han obtenido un título de enseñanza superior.**

- 5) **La disposición M.B.902, letra b), del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que únicamente pueden ejercer funciones como inspector de la aeronavegabilidad de las aeronaves las personas que hayan seguido previamente todas las enseñanzas y formaciones requeridas por dicha disposición y que hayan sido evaluados de sus conocimientos y competencias al término de tales programas de formación.**
- 6) **La disposición M.B.902, letra b), punto 4, del anexo I del Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que únicamente pueden ejercer funciones como inspector de la aeronavegabilidad de las aeronaves las personas que hayan ocupado previamente un cargo con las debidas responsabilidades, que acredite tanto su capacidad de llevar a cabo los controles técnicos necesarios como la de apreciar si los resultados de dichos controles permiten, o no, la expedición de documentos que certifiquen la aeronavegabilidad de la aeronave inspeccionada.**
- 7) **El Reglamento n° 2042/2003 debe interpretarse en el sentido de que las autoridades de los Estados miembros no están obligadas a establecer que las personas que ejercían funciones de inspección de la aeronavegabilidad de las aeronaves en la fecha de entrada en vigor de dicho Reglamento continuarán automáticamente y sin procedimiento de selección ejerciendo las citadas funciones.**

Firmas