



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2012 m. lapkričio 8 d.*

„Oro transportas — Reglamentas Nr. 2042/2003 — Techniniai reikalavimai ir administracinė tvarka civilinės aviacijos srityje — Orlaivių nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti — Patikros funkcijas atliekančių darbuotojų patvirtinimas — Reikalaujama kvalifikacija“

Byloje C-271/11

dėl *Symvoulia tis Epikrateias* (Graikija) 2010 m. spalio 19 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2011 m. gegužės 31 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Techniko Epimelitirio Elladas (TEE),

Syllogos Ellinon Diplomatouchon Aeronafpigon Michanikon (SEA),

Alexandros Tsiapas,

Antonios Oikonomopoulos,

Apostolos Batategas,

Vasileios Kouloukis,

Georgios Oikonomopoulos,

Ilias Iliadis,

Ioannis Tertigkas,

Panellinios Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias,

Eleni Theodoridou,

Ioannis Karnesiotis,

Alexandra Efthimiou,

Eleni Saatsaki

prieš

Ypourgos Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis,

* Proceso kalba: graikų.

Ypourgos Metaforon kai Epikoinonion,

Ypourgos Oikonomias kai Oikonomikon

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kuri sudaro pirmosios kolegijos pirmininkas A. Tizzano, teisėjai M. Ilešič, E. Levits, M. Safjan ir M. Berger (pranešėja),

generalinė advokatė V. Trstenjak,

posėdžio sekretorė L. Hewlett, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2012 m. birželio 21 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Techniko Epimelitirio Elladas*, atstovaujamos *dikigoros* K. Vlachogiannis,
- *Syllogos Ellinon Diplomatouchon aeronafpigon michanikon*, atstovaujamos *dikigoros* P. Zygoouris,
- *Panellinios Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias*, atstovaujamos *dikigoros* G. Antonakopoulos,
- Graikijos vyriausybės, atstovaujamos P. Panagiotounakos bei S. Chala, K. Paraskevopoulou, Z. Chatzipavlou,
- Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues ir M. Perrot,
- Europos Komisijos, atstovaujamos K. Simonsson ir I. Zervas,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 315, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 7 t., p. 541) 2 straipsnio ir I priedo M.B. 902 nuostatos išaiškinimu.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant ginčą tarp pagal viešąją teisę įsteigto juridinio asmens *Techniko Epimelitirio Elladas* (toliau – TEE), asociacijos *Syllogos Ellinon Diplomatouchon Aeronafpigon Michanikon* (toliau – SEA), septynių *Ypiresia Politikis Aeoporias* (toliau – Civilinės aviacijos direkcija) darbuotojų, profsąjungų asociacijos *Panellinios Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias* (toliau – SAYPA), viena šalis, ir keturių Civilinės aviacijos direkcijos oro uostų skyriaus darbuotojų bei *Ypourgos Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis* (vidaus reikalų, viešojo administravimo ir decentralizacijos ministras), *Ypourgos Metaforon kai Epikoinonion* (susisiekimo ministras) ir *Ypourgos Oikonomias kai Oikonomikon* (ekonomikos ir finansų ministras), kita šalis, dėl ieškinio, kuriuo prašoma iš dalies panaikinti 2005 m. rugpjūčio 17 d. Prezidento dekretą Nr. 147 dėl Civilinės aviacijos direkcijos Skrydžių saugos inspekcijos orlaivių ir aviacijos standartų inspektorių (FEK A' 200/17.8.2005, toliau – Dekretas 147/2005).

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Reglamentas Nr. 1592/2002

- 3 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą (OL L 240, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 7 t., p. 30, toliau – pagrindinis reglamentas) tikslas – pasiekti ir išlaikyti aukštą vienodą civilinės aviacijos saugos lygį Europoje.
- 4 Pagrindinio reglamento 12 straipsnyje numatyta, kad, siekiant įgyvendinti šį reglamentą, įsteigiama Europos aviacijos saugos agentūra (toliau – EASA), kuri, be kita ko, padeda Komisijai ruošiant priemones, kurių bus imamasi šiam reglamentui įgyvendinti.

Reglamentas Nr. 2042/2003

- 5 Komisija priėmė Reglamentą Nr. 2042/2003 remdamasi pagrindinio reglamento nuostatomis ir EASA nuomone.
- 6 Pagal šio reglamento 1 straipsnio 1 dalį jo tikslas – nustatyti „bendrus techninius reikalavimus ir administracines procedūras, kuriomis užtikrinamas nepertraukiamasis orlaivio tinkamumas skraidyti“, kai orlaiviai įregistruoti valstybėje narėje arba įregistruoti trečiojoje šalyje ir naudojami operatorių, įskaitant EASA, kurių operacijas prižiūri valstybė narė.
- 7 Šio reglamento 2 straipsnio d ir h punktuose nustatyta:
 - d) „nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti“ – tai visi procesai, užtikrinantys, kad bet kuriuo orlaivio eksploatavimo trukmės momentu orlaivis atitiktų galiojančius tinkamumo skraidyti reikalavimus, o jo būseną – saugaus eksploatavimo reikalavimus“;
 - h) „techninė priežiūra“ – tai orlaivio arba komponento tik kapitalinis remontas, remontas, tikrinimas, pakeitimas, keitimas arba defektų šalinimas ar kelių iš šių veiklų derinimas, išskyrus priešskrydinį tikrinimą.“
- 8 Šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad „orlaivio nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti ir komponentų nepertraukiamasis tinkamumas naudoti užtikrinamas pagal I priedo nuostatas“. Šio straipsnio 2 dalyje nurodyta, kad „orlaivio nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti ir komponentų nepertraukiamąjį tinkamumą naudoti užtikrinančios organizacijos ir darbuotojai, įskaitant techninę priežiūrą, turi atitikti I priedo nuostatas ir, jeigu būtina, nustatytąsias 4 ir 5 straipsniuose“.
- 9 Reglamentas Nr. 2042/2003 turi priedus, kuriuose atitinkamai reglamentuojamas orlaivių nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti ir tai patvirtinančių pažymėjimų išdavimas (I priedas), orlaivių techninę priežiūrą atliekančių organizacijų patvirtinimas (II priedas), orlaivių techninės priežiūros licencijų išdavimas (III priedas) ir orlaivių techninės priežiūros darbuotojus mokančių organizacijų patvirtinimas (IV priedas).
- 10 Šio reglamento I priedą sudaro A skyrius „Techniniai reikalavimai“ ir B skyrius „Kompetentingos institucijos procedūra“.

- 11 Šio priedo B skyriaus A poskyrio „Bendroji dalis“ M.B. 102 nuostatoje „Kompetentinga institucija“ nurodyta:

„a) Bendroji dalis

Valstybė narė skiria kompetentingą instituciją su jai suteiktais įsipareigojimais išduoti, pratęsti, keisti pažymėjimus, sustabdyti jų galiojimą arba atšaukti pažymėjimus ir prižiūrėti nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti. Ši kompetentinga institucija parengia dokumentais patvirtintą tvarką ir nustato organizacijos struktūrą.

b) Priemonės

Darbuotojų turi būti tiek, kad jie galėtų įvykdyti šiame B skyriuje nurodytus reikalavimus.

<...>“

- 12 Minėto priedo M.B. 103 nuostata „Priimtinos priemonės atitikčiai nustatyti“ EASA suteikti įgaliojimai parengti priimtinas priemones atitikčiai nustatyti, kurias valstybės narės gali naudoti siekdamos laikytis šio reglamento reikalavimų.

- 13 Šio priedo I poskyrio „Tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimas“ M.B. 902 nuostatoje „Kompetentingos institucijos atliekama tinkamumo skraidyti patikra“ numatyta:

„a) Jeigu kompetentinga institucija nusprendžia atlikti tinkamumo skraidyti patikrą ir išduoti tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimą (EASA 15a formą) (žr. III priedėlį), kompetentinga institucija tinkamumo skraidyti patikrą atlieka pagal M.A.710 dalies reikalavimus.

b) Kompetentinga institucija turi turėti reikiamus tinkamumo skraidyti patikros darbuotojus, kurie gali atlikti tinkamumo skraidyti patikras. Šie darbuotojai turi:

- 1) turėti bent penkerių metų patirtį užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti; ir
- 2) turėti 66 dalyje nustatytą atitinkamą licenciją arba aviacijos bakalauro laipsnį ar lygiavertį dokumentą ar laipsnį; ir
- 3) būti išklause techninės orlaivių priežiūros kursą; ir
- 4) eiti su atitinkama atsakomybe susijusias pareigas.

c) Kompetentinga institucija apie visus tinkamumo skraidyti patikros darbuotojus turi turėti užrašus, kuriuose pateikiama išsami informacija apie visas įsigytas atitinkamas kvalifikacijas bei nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo patirties santrauka ir mokymas.

<...>“

- 14 Reglamentas Nr. 2042/2003 įsigaliojo 2003 m. lapkričio 29 d. tačiau pagal jo 7 straipsnio 3 dalį valstybės narės gali pasirinkti iki 2008 m. rugsėjo 28 d. netaikyti:

- I priedo nuostatų komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamam orlaiviui,
- I priedo I poskyrio nuostatų komerciniam oro transporto vežimui naudojamam orlaiviui.

EASA sprendimas 2003/19/RM

- 15 2003 m. lapkričio 28 d. EASA sprendime Nr. 2003/19/RM, priimtame remiantis Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B. 103 nuostata, įtvirtintos „priimtinos priemonės atitikčiai nustatyti ir su Reglamentu Nr. 2042/2003 susijusios rekomendacinės gairės“. Šiame sprendime detalai reglamentuojamos kompetentingos institucijos, jų funkcijos ir darbuotojų, užtikrinančių orlaivių nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti, reikalaujama kvalifikacija.

Nacionalinė teisė

- 16 Dekretas 147/2005 priimtas remiantis Įstatymo Nr. 2912/2001, kuriuo reglamentuojamas „skrydžių saugos standartų nacionalinės priežiūros stiprinimas, susiję Civilinės aviacijos direkcijos organizavimo klausimai“ (FEK A' 94), 32 straipsniu.

- 17 Šio dekreto 1 straipsnyje numatyta:

„1. Skrydžių standartų direkcijos inspektoriai yra viena iš Civilinės aviacijos direkcijos Skrydžių saugos inspekcijos, įsteigtos pagal Įstatymo Nr. 2912/2001 32 straipsnio 1 dalį, inspektorių kategorijų.

2. Skrydžių saugos inspekcijos orlaivių ir aviacijos standartų inspektorių uždaviniai yra prižiūrėti ir kontroliuoti, kaip laikomasi numatytų skrydžių saugos standartų, susijusių su tinkamumu skraidyti ir orlaivių skrydžių vykdymu apskritai, tam numatytų pagalbinių priemonių ir civilinės aviacijos diplomų bei licencijų.“

- 18 Šio dekreto 3 straipsnyje orlaivių ir aviacijos standartų inspektoriai skirstomi į įvairias kategorijas, t. y. tinkamumo skraidyti inspektoriai, skrydžių vykdymo inspektoriai, keleivių salono saugos inspektoriai, diplomų bei licencijų inspektoriai ir inspektoriai medikai.

- 19 Šio dekreto 5 straipsnio 1 dalyje reglamentuojama inspektorių atrankos procedūra.

- 20 Dekreto 147/2005 7 straipsnyje patikslinama, kokius patikrinimus atlieka skirtingų kategorijų inspektoriai.

- 21 Šio dekreto 8 straipsnio 1 dalyje reikalaujama tinkamumo skraidyti inspektorių kvalifikacija apibrėžta taip:

„Tinkamumo skraidyti inspektoriai turi turėti bent penkerių metų darbo orlaivių techninės priežiūros organizacijoje patirtį ir būti dirbę orlaivių techninės priežiūros srityje. Jie taip pat privalo labai gerai išmanyti oro transporto sektoriaus terminiją anglų kalba.

Pageidautina, kad per savo karjerą jie būtų užėmę vis aukštesnes pareigas ir ėję vadovaujamąs pareigas orlaivių techninės priežiūros organizacijoje. Jie taip pat privalo turėti orlaivių mechaniko diplomą, kaip numatyta JAR 66 (Jungtiniai aviacijos reikalavimai), arba oro navigacijos studijų universitetinį diplomą.

Orlaivių elektronines sistemas išmanantys inspektoriai privalo turėti orlaivių elektroninių sistemų mechaniko diplomą, išduotą nacionalinio ar užsienio universiteto, arba universitetinį elektronikos ar elektrotechnikos studijų diplomą.“

- 22 Minėto dekreto 9 straipsnyje reglamentuojamas asmenų, turinčių pagal 8 straipsnį reikalaujamą kvalifikaciją, mokymas.

- 23 To paties dekreto 14 straipsnyje įtvirtintos pereinamojo laikotarpio nuostatos.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

- 24 2005 m. rugsėjo–lapkričio mėnesiais pareikšti 4 ieškiniai dėl Dekreto 147/2005 panaikinimo.
- 25 Trimis pirmaisiais ieškiniiais, kuriuos atitinkamai pareiškė TEE, SEA ir septyni Civilinės aviacijos direkcijos darbuotojai, prašoma panaikinti Dekreto 147/2005 dalį, skirtą tinkamumo skraidyti inspektoriams, t. y. šio dekreto 8 ir 9 straipsnius. Ieškovai visų pirma ginčija tas šių nuostatų sąlygas, kurios nustatytos dėl norinčių dirbti tinkamumo skraidyti inspektoriais asmenų kvalifikacijos.
- 26 Ketvirtuoju ieškiniu, kurį pareiškė SAYPA ir keturi Civilinės aviacijos direkcijos oro uostų skyriaus darbuotojai, prašoma panaikinti Dekretą 147/2005 tiek, kiek juo, pirma, oro vežėjų ir oro uostų priežiūra ir kontrolė nepriskiriama prie orlaivių ir aviacijos standartų inspektorių funkcijų ir, antra, pagal jo 8 straipsnį užkertama galimybė oro uostų skyriaus darbuotojus patvirtinti kaip keleivių salono saugos bei diplomų ir licencijų inspektorius.
- 27 Kadangi šiais ieškiniiais ginčijamas Dekreto 147/2005 nuostatų galiojimas atsižvelgiant į Reglamentą Nr. 2042/2003, *Symvoulitis Epikrateias* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Ar pagal Reglamento Nr. 2042/2003 2 straipsnį, skaitomą kartu su šio reglamento I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunkčiu, ir atsižvelgiant į tai, kas nustatyta 2003 m. lapkričio 28 d. EASA sprendimo Nr. 2003/19 <...> dėl priimtinių priemonių atitikčiai nustatyti pagal Reglamentą Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus A poskyrio AMC M.B.102 nuostatos c punkto 1 papunktyje (1.1–1.4, 1.6 ir 1.7 pastraipos), nacionalinės teisės aktų leidėjas, priimdamas papildomas šio reglamento įgyvendinimo priemones, gali paskirstyti orlaivių patikrinimo siekiant nustatyti jų atitiktį galiojantiems tinkamumo skraidyti reikalavimams uždavinius kelių kategorijų ir (arba) specializacijų inspektoriams, kai kiekvienas iš tokių inspektorių gali tikrinti tik tam tikrą konkretų orlaivių tinkamumo skraidyti aspektą? Visų pirma, ar Reglamentą Nr. 2042/2003 atitinka tokia nacionalinės teisės nuostata, kaip antai nagrinėjama šioje byloje, pagal kurią numatyti tinkamumo skraidyti inspektorai (*airworthiness and avionics inspectors*), skrydžių vykdymo inspektorai (*flight operations inspectors*), keleivių salono saugos inspektorai (*cabin safety inspectors*) ir diplomų bei licencijų inspektorai (*licensing inspectors*)?
 2. Jei į ankstesnį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktį reikia aiškinti taip, kad darbuotojai, kuriems priskirtos orlaivių tinkamumo skraidyti patikros tik vienu konkrečiu aspektu funkcijos, privalo turėti 5 metų darbo, susijusio su visais orlaivio nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo aspektais, patirtį, ar pakanka 5 metų darbo, kuris susijęs su jiems priskirtomis funkcijomis ir jų konkrečia specializacija, patirties?
 3. Jei į pastarąjį klausimą būtų atsakyta taip, kad patikros darbuotojams pakanka turėti 5 metų darbo, susijusio su konkrečiomis jiems priskirtomis funkcijomis, patirtį, ar tokia nacionalinės teisės nuostata, kaip antai nagrinėjama šioje byloje, pagal kurią tinkamumo skraidyti inspektorai (*airworthiness and avionics inspectors*), atsakantys už orlaivių priežiūrą ir kontrolę, techninės priežiūros organizacijų ir oro vežėjų patvirtinimą, kaip nustatyta [Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO)] vadovo (dok. 9760) taisyklėse, privalo turėti bent 5 metų darbo orlaivių techninės priežiūros organizacijoje patirtį ir darbo orlaivių techninės priežiūros srityje patirtį, atitinka Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktį, pagal kurį patikros darbuotojai turi turėti „bent penkerių metų patirtį užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti“?
 4. Jei į ankstesnį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar Reglamentą Nr. 2042/2003 atitinka tokia nacionalinės teisės nuostata, kaip antai nagrinėjama šioje byloje, pagal kurią orlaivių techninės priežiūros licenciją, kaip ji suprantama pagal šio reglamento 66 dalį (III priedas), turintys asmenys

prilyginami aukštesniosios pakopos aviacijos studijų krypties diplomą turintiems asmenims nustatant, kad abiejų šių kategorijų asmenys privalo turėti darbo orlaivių techninės priežiūros organizacijoje patirties, kad galėtų eiti tinkamumo skraidyti inspektorių pareigas?

5. Ar pagal Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktį ir atsižvelgiant į <...> Sprendimo Nr. 2003/19 <...> I priedo B skyriaus A poskyrio AMC M.B.102 nuostatos c punkto 1 papunkčio 1.4 ir 1.5 pastraipas į 5 metų darbo tinkamumo skraidyti srityje patirtį įskaičiuotina praktinė patirtis, kuri galėjo būti įgyta per studijų, kurias baigus įgyjamas atitinkamas mokslo laipsnis, laikotarpį, ar tik patirtis, įgyta realiai dirbant, neatsižvelgiant į studijas ir bet kuriuo atveju tik jas baigus ir gavus atitinkamą mokslo laipsnį?
6. Ar pagal minėtą Reglamento Nr. 2042/2003 nuostatą į 5 metų darbo tinkamumo skraidyti srityje patirtį įskaičiuotina ir patirtis, kuri galėjo būti įgyta praeityje, dar iki šio reglamento įsigaliojimo, vykdant orlaivių tinkamumo skraidyti patikros funkcijas?
7. Ar pagal Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 2 papunktį, vykstant pirminei inspektoriaus atrankos procedūrai, būtina, kad šio reglamento III priede (66 dalyje) numatytos orlaivių techninės priežiūros licencijos turėtojas būtų baigęs papildomo su orlaivių tinkamumu skraidyti susijusio mokymo kursą iki jo atrinkimo inspektoriaus pareigoms eiti, ar pakanka, kad tokį kursą jis baigtų po atrankos, tačiau prieš pradėdamas vykdyti inspektoriaus funkcijas?
8. Ar pagal Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 3 papunktį, kuriame numatyta, kad patikros darbuotojai turi būti būtinai „išklausę techninės orlaivių priežiūros kursą“, tokiu mokymu galima laikyti nacionalinės teisės aktų leidėjo nustatytą mokymo sistemą, pagal kurią: i) apmokomi inspektoriai, kurie buvo iš pradžių atrinkti remiantis tik jų oficialia kvalifikacija; ii) toks mokymas nediferencijuojamas pagal iš pradžių atrinktų inspektorių turimą oficialią kvalifikaciją; ir iii) nenumatyta nei besimokančio asmens vertinimo tvarka ar kriterijai, nei baigiamasis egzaminas pabaigus mokymo kursą siekiant nustatyti asmens tinkamumą?
9. Ar Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 4 papunktis, kuriame numatyta, kad patikros darbuotojai turi „eiti su atitinkama atsakomybe susijusias pareigas“, reiškia, jog užimamų pareigų lygis yra būtina patvirtinimo inspektoriumi sąlyga, t. y. būtina, kad ankstesniame darbe asmuo būtų ėjęs aukštas pareigas? Ar šią Reglamento Nr. 2042/2003 nuostatą, atsižvelgiant ir į <...> Sprendimo Nr. 2003/19 I priedo B skyriaus A poskyrio AMC M.B.902 nuostatos b punkto 3 papunktį, reikia aiškinti taip, kad po pirminės inspektoriaus atrankos toks inspektorius orlaivių tinkamumą skraidyti tikrinti kompetentingoje institucijoje turi būti paskirtas į tokias pareigas, kad turėtų teisę pasirašyti tokios institucijos vardu?
10. Jei minėtam Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 4 papunkčiui priskirtina antroji iš nurodytų reikšmių, ar pagal ją galima manyti, kad reglamente nustatytą reikalavimą atitinka tokia nacionalinės teisės nuostata, kurioje numatyta, jog inspektorius patvirtinamas po to, kai pabaigia teorinį ir praktinį mokymo kursą, ir nuo to momento gali atlikti orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą kompetentingos institucijos vardu pasirašydamas patikros dokumentus vienas?
11. Jei Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 4 papunkčiui priskirtina antroji iš nurodytų reikšmių, ar ji atitinka tokia nacionalinės teisės nuostata, kaip antai nagrinėjama šioje byloje, kurioje numatyta, jog tik pageidautina, kad per pirminę tinkamumo skraidyti inspektorių atranką atrinkti asmenys „būtų užėmę vis aukštesnes pareigas“ ir būtų buvę „atsakingi už orlaivių techninės priežiūros organizaciją“?

12. Ar pagal Reglamentą Nr. 2042/2003, kuriame nereglamentuojamas klausimas, ar ir kokiomis sąlygomis asmenys, kurie iki šio reglamento įsigaliojimo vykdė orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriaus funkcijas, turi teisę ir toliau jas vykdyti po to, kai įsigaliojo šis reglamentas, nacionalinės teisės aktų leidėjas privalėjo numatyti, kad tie asmenys, kurie šio reglamento įsigaliojimo dieną (arba net prieš tai) vykdė tokias funkcijas, turi būti automatiškai patvirtinti ir toliau eiti tokias pareigas, prieš tai netaikant atrankos ir vertinimo procedūros? Ar Reglamentą Nr. 2042/2003, kuriuo siekiama didinti oro transporto saugumą, o ne užtikrinti valstybių narių institucijų, kompetentingų tikrinti orlaivių tinkamumą skraidyti, darbuotojų profesines teises, reikia aiškinti taip, kad valstybės narės turi tik teisę, jeigu mano esant tinkama, toliau įdarbinti orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriais asmenis, kurie iki šio reglamento įsigaliojimo vykdė tokių inspektorių funkcijas, net jei tokie asmenys neatitinka šiame reglamente nustatytų kvalifikacinių reikalavimų, atsižvelgiant ir į atitinkamus <...> Sprendimo Nr. 2003/19 <...> I priedo B skyriaus A poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 4 papunkčio reikalavimus?
13. Jei būtų pripažinta, kad pagal Reglamentą Nr. 2042/2003 valstybės narės privalo iš naujo automatiškai be atrankos procedūros patvirtinti kaip inspektorius asmenis, kurie tokias funkcijas vykdė iki šio reglamento įsigaliojimo dienos, ar šią reglamento nuostatą atitinka tokia nacionalinės teisės nuostata, kaip antai nagrinėjama šioje byloje, kurioje numatyta, jog tam, kad galėtų būti iš naujo patvirtinti kaip inspektoriai, tokie asmenys turėjo faktiškai vykdyti inspektoriaus funkcijas ne šio reglamento įsigaliojimo dieną, bet vėliau, įsigaliojus šioje byloje nagrinėjamai nacionalinės teisės nuostatai?“

Dėl Teisingumo Teismo jurisdikcijos

- 28 Rašytinėse pastabose Komisija nurodė, kad tiek Dekreto 147/2005 (2005 rugpjūtį) priėmimo, tiek ieškinų dėl panaikinimo, t. y. 2005 m. rugsėjo–lapkričio mėn., pareiškimo momentais Reglamentas Nr. 2042/2003 I priedo nuostatos Graikijos Respublikai dar netaikytos. Per posėdį Graikijos vyriausybė patvirtino, kad ši valstybė narė pasinaudojo reglamento 7 straipsnyje suteikta galimybe netaikyti nurodytų nuostatų iki 2008 m. rugsėjo 28 d.
- 29 Šiuo klausimu primintina, kad pagal SESV 267 straipsnį Teisingumo Teismo jurisdikcijai priklauso priimti prejudicinį sprendimą dėl Sutarčių ir Europos Sąjungos institucijų aktų išaiškinimo. Teisingumo Teismui ir nacionaliniams teismams bendradarbiaujant, kaip tai numatyta šiame straipsnyje, tik nagrinėjantis bylą nacionalinis teismas, atsižvelgęs į konkrečios bylos aplinkybes, turi įvertinti reikalingumą pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą, kad galėtų priimti sprendimą, ir nustatyti Teisingumo Teismui pateikiamų klausimų svarbą (visų pirma žr. 2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Cicala*, C-482/10, Rink. p. I-14139, 15 punktą ir nurodytą teismo praktiką).
- 30 Todėl jei nacionalinių teismų pateikti klausimai susiję su Sąjungos teisės nuostatos išaiškinimu, Teisingumo Teismas iš principo privalo priimti sprendimą (visų pirma žr. minėto Sprendimo *Cicala* 16 punktą ir nurodytą teismo praktiką).
- 31 Nacionalinio teismo pateiktą prašymą priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismas gali atmesti, tik jei yra akivaizdu, jog prašymas išaiškinti Sąjungos teisę visiškai nesusijęs su pagrindinės bylos faktais ar dalyku, kai problema hipotetinė arba kai Teisingumo Teismas neturi faktinės ar teisinės informacijos, reikalingos naudingai atsakyti į jam pateiktus klausimus (visų pirma žr. 2010 m. gegužės 20 d. Sprendimo *Ioannis Katsivardas – Nikolaos Tsitsikas*, C-160/09, Rink. p. I-4591, 27 punktą ir nurodytą teismo praktiką).
- 32 Nagrinėjamu atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo 2–11 klausimai konkrečiai susiję su Reglamentas Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B. 902 nuostata, kurios Graikijos Respublika pasirinko netaikyti tuo metu, kai buvo priimtas nacionalinės teisės aktas, kurio galiojimas ginčijamas prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme.

- 33 Tačiau ši aplinkybė savaime neleidžia daryti išvados, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo siūlomas aiškinimas visiškai nesusijęs su pagrindinės bylos dalyku ar kad problema hipotetinė ir kad dėl to Teisingumo Teismas neturi jurisdikcijos nagrinėti pateiktų klausimų.
- 34 Teisingumo Teismas ne kartą yra paskelbęs, kad turi jurisdikciją priimti sprendimą pagal prašymus priimti prejudicinį sprendimą, pateiktus dėl Sąjungos teisės nuostatų, tais atvejais, kai pagrindinės bylos aplinkybės nepatenka į Sąjungos teisės taikymo sritį, tačiau šios teisės nuostatos yra taikytinos pagal nacionalinę teisę, remiantis joje esančia nuoroda į tokių nuostatų turinį. Teisingumo Teismas šiuo klausimu yra pažymėjęs, kad kai vidaus situacijoms spręsti nacionalinės teisės aktuose pasirenkami su Europos Sąjungos teise suderinti sprendimo būdai, egzistuoja tam tikras Sąjungos interesas, kad, siekiant išvengti skirtingo aiškinimo ateityje, iš Sąjungos teisės perimtos nuostatos ar sąvokos būtų aiškinamos vienodai, nesvarbu jų taikymo sąlygos (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Cicala* 17 ir 18 punktus ir nurodytą teismo praktiką).
- 35 Šioje byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas aiškiai nurodė, kad prejudicinius klausimus teikia, nes nacionalinė kompetentinga institucija priima papildomas Reglamento Nr. 2042/2003 įgyvendinimo priemones. Atrodo, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nagrinėja Dekretą 147/2005 kaip tam tikrų minėto reglamento nuostatų įgyvendinimo priemonę, priimtą prieš pasibaigiant Graikijos Respublikos iš pradžių pasirinktam šių nuostatų taikymo pradžios terminui.
- 36 Iš to matyti, kad, atsižvelgiant į aplinkybę, jog prašomos išaiškinti Sąjungos teisės nuostatos pagal nacionalinę teisę taikytinos prieš pasibaigiant pagal Sąjungos teisę leidžiamam terminui, prašomas jų išaiškinimas nėra akivaizdžiai nesusijęs su pagrindinės bylos dalyku ir nėra hipotetinis.
- 37 Todėl Teisingumo Teismas turi jurisdikciją nagrinėti visus pateiktus klausimus.

Dėl prejudicinių klausimų

Pirminės pastabos

- 38 Prieš atsakant į pateiktus klausimus reikia priminti Reglamento Nr. 2042/2003 tikslą. Šio reglamento 1 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad jame nustatomi bendri techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, kuriomis užtikrinamas nepertraukiamasis orlaivio tinkamumas skraidyti, įskaitant visus jame montuojamus komponentus.
- 39 Kaip matyti iš minėto reglamento 2 straipsnio d punkte įtvirtinto sąvokos „nepertraukiamasis tinkamumas skraidyti“ apibrėžimo, tai yra visi procesai, užtikrinantys, kad bet kuriuo orlaivio eksploatacijos momentu orlaivis atitiktų galiojančius tinkamumo skraidyti reikalavimus, o jo būseną – saugios eksploatacijos reikalavimus.
- 40 Šie procesai detaliam reglamentuojami reglamento I priede. Šio priedo A skyriuje nustatyti techniniai reikalavimai, o B skyriuje – administraciniai reikalavimai, kurių turi laikytis kompetentingos institucijos, kurioms pavesta taikyti ir įgyvendinti tuos techninius reikalavimus.
- 41 Taigi Reglamento Nr. 2042/2003 taikymo sritis neapima visų oro transporto saugumo aspektų, o aiškiai apsiriboja keliais konkrečiais techniniais aspektais, skirtais užtikrinti orlaivių nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti ir susijusiais su administracinėmis procedūromis, skirtomis užtikrinti techninių reikalavimų laikymąsi.

- 42 Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kuris vienintelis turi jurisdikciją aiškinti nacionalinę teisę, privalo patikrinti, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamos nacionalinės teisės nuostatos patenka į šio reglamento taikymo sritį. Konkrečiai kalbant, jis turi įvertinti, kiek techninės funkcijos, Dekretu 147/2005 priskirtos skrydžių vykdymo inspektoriams, keleivių salono saugos inspektoriams, diplomų ir licencijų inspektoriams bei inspektoriams medikams, atitinka šiame reglamente nustatytas tinkamumo skraidyti užtikrinimo funkcijas.

Dėl pirmojo klausimo

- 43 Užduodamas pirmąjį klausimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 2042/2003 2 straipsnį ir I priedo M.B. 902 nuostatą, skaitomus kartu su Sprendimo 2003/19 I priedo M.B.102 nuostata, reikia aiškinti taip, kad valstybės narės, priimdamos papildomas šio reglamento įgyvendinimo priemones, gali paskirstyti orlaivių tinkamumo skraidyti patikrinimo uždavinius kelių specializuotų kategorijų inspektoriams.
- 44 Dėl konkrečių užduočių ir atsakomybės, patenkančių į Reglamento Nr. 2042/2003 taikymo sritį, pažymėtina, kad šio reglamento I priedo M.B. 102 nuostatoje numatyta, jog valstybės narės skiria kompetentingą instituciją, prižiūrinčią nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti ir tam reikalaujamus pažymėjimus.
- 45 Be to, pagal šią nuostatą kiekvienai institucijai palikta nustatyti savo organizacinę struktūrą ir tik patikslinama, kad darbuotojų turi būti tiek, kad jie galėtų įvykdyti atitinkamai institucijai priskirtas funkcijas.
- 46 Taigi šioje nuostatoje nenurodyta, kokia turi būti ši struktūra ar kaip turi būti paskirstytos užduotys organizacijos viduje.
- 47 Be to, Sprendime 2003/19, kaip Reglamento Nr. 2042/2003 įgyvendinimo priemonėje, valstybėms narėms neturėtų būti numatyta daugiau pareigų nei šiame reglamente.
- 48 Tokiomis aplinkybėmis į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 2042/2003 2 straipsnis ir I priedo M.B. 902 nuostata aiškintini taip, kad valstybės narės, priimdamos papildomas šio reglamento įgyvendinimo priemones, gali paskirstyti orlaivių tinkamumo skraidyti patikrinimo uždavinius M.B. 902 nuostatoje numatytos kompetentingos institucijos viduje taip, kad jie tektų kelių specializuotų kategorijų inspektoriams.

Dėl antrojo klausimo

- 49 Užduodamas antrąjį klausimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktį reikia aiškinti taip, kad darbuotojai, atsakingi už konkretų orlaivių tinkamumo skraidyti patikros aspektą, privalo turėti penkerių metų darbo, susijusio su visais orlaivio nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo aspektais, patirtį.
- 50 Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktyje numatyta, kad orlaivių tinkamumo skraidyti patikras atliekantys darbuotojai privalo turėti bent penkerių metų patirtį užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti. Šią sąvoką reikia aiškinti taip, kaip ji suprantama pagal šį reglamentą, kaip minėta 38–41 punktuose.

- 51 Iš aplinkybės, kad Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktyje vartojami terminai yra bendrieji, matyti, kad šią nuostatą reikia aiškinti taip, kad bet kuris asmuo, atliekantis orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą bet kuriuo aspektu, turi turėti bent penkerių metų patirtį, susijusią su visomis užduotimis ir atsakomybe užtikrinant orlaivių nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti, kaip tai suprantama pagal šį reglamentą.
- 52 Tačiau negalima daryti išvados, kad reikalaujama patirtis turi būti įgyta tose srityse, kurios nepriskiriamos nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimui, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 2042/2003.
- 53 Taigi į antrąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktis aiškinamas taip, kad darbuotojai, atliekantys orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą bet kuriuo aspektu, privalo turėti penkerių metų darbo, susijusio tik su visais orlaivio aspektais, patirtį.

Dėl trečiojo, penktojo ir šeštojo klausimų

- 54 Užduodamas trečiąjį, penktąjį ir šeštąjį klausimus, susijusius su sąvoka „bent penkerių metų patirtis užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti“, kurią pagal Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktį turi turėti darbuotojai, atliekantys orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori sužinoti, ar ši patirtis būtinai turi būti įgyta dirbant orlaivių techninės priežiūros organizacijoje (trečiasis klausimas), ar galima atsižvelgti į patirtį, įgytą studijuojant arba baigus universitetines studijas (penktasis klausimas), ir ar galima atsižvelgti į patirtį, įgytą vykdant orlaivių tinkamumo skraidyti tikrinimo funkcijas prieš išgaliojant Reglamentui Nr. 2042/2003 (šeštasis klausimas).
- 55 Šiuo atžvilgiu primintina, kad iš Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos a punkto matyti, jog orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti patikrą atliekantys darbuotojai tinkamumo skraidyti patikrą turi atlikti pagal šio reglamento I priedo A skyriuje nustatytus reikalavimus.
- 56 Pagal šio priedo M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktį reikalaujama, kad atitinkami darbuotojai turėtų bent penkerių metų patirtį užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti. Tačiau šioje nuostatoje konkrečiai nenurodyta, kaip ta patirtis turi būti įgyta.
- 57 Be to, nors Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos a ir b punktuose nustatytas patirties, kurią turi turėti darbuotojai, valstybėse narėse atliekantys orlaivių tinkamumo skraidyti patirtį, laikas ir pobūdis, joje nenumatyta įpareigojimų, apribojimų ar sąlygų, kaip ta patirtis turi būti įgyta.
- 58 Taigi valstybės narės gali pripažinti bet kokią patirtį, reikšmingą vykdomoms funkcijoms, jeigu ji pakankamai išsami ir apima visus aspektus, kuriuos turi apimti orlaivių tinkamumo skraidyti patikra.
- 59 Jei tenkinamos šios sąlygos, valstybės narės gali pasirinkti atsižvelgti į patirtį, įgytą dirbant orlaivių techninės priežiūros organizacijoje, atliekant profesinę praktiką aviacijos studijų metu arba anksčiau vykdant orlaivių tinkamumo skraidyti tikrinimo funkcijas.
- 60 Taigi į trečiąjį, penktąjį ir šeštąjį klausimus reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo B skyriaus I poskyrio M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktis aiškinamas taip, kad valstybės narės gali nustatyti bent penkerių metų patirties užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti, kurią turi turėti orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą atliekantys darbuotojai, įgijimo sąlygas. Konkrečiai kalbant, jos gali pasirinkti atsižvelgti į patirtį, įgytą dirbant orlaivių techninės priežiūros organizacijoje, atliekant profesinę praktiką aviacijos studijų metu arba anksčiau vykdant orlaivių tinkamumo skraidyti tikrinimo funkcijas.

Dėl ketvirtąjo klausimo

- 61 Užduodamas ketvirtąjį klausimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar pagal Reglamentą Nr. 2042/2003 valstybėms narėms leidžiama, kiek tai susiję su bent penkerių metų patirtimi užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti, taikyti tą patį režimą ir nustatyti tas pačias pareigas aukštesniosios pakopos aviacijos studijų krypties diplomą turintiems asmenims ir orlaivių techninės priežiūros licenciją, kaip ji suprantama pagal šio reglamento III priedą „66 dalis“ (toliau – 66 dalyje numatyta licencija), turintiems asmenims.
- 62 Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 2 papunktyje numatyta, kad orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą atliekantys darbuotojai privalo turėti 66 dalyje nustatytą atitinkamą licenciją arba aviacijos bakalauro laipsnį ar lygiavertį dokumentą ar laipsnį. Remiantis šio reikalavimo formuluote, nėra skirtumo tarp 66 dalyje numatytą licenciją turinčių asmenų ir aviacijos bakalauro diplomą turinčių asmenų.
- 63 Be to, Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktyje nustatyta, kad visi orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą atliekantys darbuotojai turi turėti bent penkerių metų patirtį užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti.
- 64 Kalbant apie šių dviejų reikalavimų sąsają, primintina, kad šios nuostatos 1 papunktyje įtvirtintas reikalavimas susijęs su kvalifikacija, nepriklausančia nuo 2 papunktyje įtvirtinto reikalavimo. Taigi tai yra dvi skirtingos kvalifikacijos rūšys. Jungtukas „ir“, kuriuo sujungti šie du minėtos nuostatos papunkčiai, reiškia, kad sąlygos yra kumuliacinės.
- 65 Skirtingai negu Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 2 papunktyje, šios nuostatos 2 papunktyje nedaromas skirtumas tarp 66 dalyje numatytą licenciją turinčių asmenų ir aviacijos bakalauro diplomą turinčių asmenų.
- 66 Tas pats taikoma Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 3 ir 4 papunkčiuose įtvirtintiems reikalavimams.
- 67 Taigi į ketvirtąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punktas aiškintinas taip, kad pagal jį nedaromas skirtumas tarp 66 dalyje numatytą licenciją turinčių asmenų ir aviacijos bakalauro diplomą turinčių asmenų.

Dėl septintojo ir aštuntojo klausimų

- 68 Septintuoju ir aštuntuoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punktą reikia aiškinti taip, kad orlaivių tinkamumo skraidyti patikros funkcijoms atlikti valstybių narių kompetentingoms institucijoms leidžiama pasirinkti asmenis, neturinčius reikalaujamos kvalifikacijos, kaip antai neturinčius patirties užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti ar neišklausiusius techninės orlaivių priežiūros kurso, ir numatyti, kad šie asmenys reikalingus mokymus baigs po jų atrankos, prieš pradėdami vykdyti užduotis, nors atitinkamų mokymų pabaigoje nebūtinai numatytas vertinimas.
- 69 Kaip nurodyta šio sprendimo 55 punkte, iš Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos a punkto matyti, kad orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti patikrą atliekantys darbuotojai tinkamumo skraidyti patikrą turi atlikti pagal šio reglamento I priedo A skyriuje nustatytus techninius reikalavimus.

- 70 Šiuo klausimu Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkte nustatyta, kad atitinkami darbuotojai turėtų tam tikrą kvalifikaciją, kuri konkrečiai nurodyta keturiuose reikalavimuose, kurie, kaip minėta šio sprendimo 63–65 punktuose, yra kumuliacinės sąlygos.
- 71 Iš to matyti, kad orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą gali atlikti tik darbuotojai, įrodę, kad atitinka visus reikalaujamus kriterijus. Tai suponuoja, kad šie darbuotojai, prieš pradėdami dirbti tinkamumo skraidyti inspektoriais, išklause visą būtiną teorinį ir praktinį mokymo kursą.
- 72 Atsižvelgiant į pagrindinio reglamento, kuriuo remiantis priimtas Reglamentas Nr. 2042/2003, tikslą pasiekti ir išlaikyti aukštą vienodą civilinės aviacijos saugos lygį Europoje, būtina, kad išklausius šį teorinį ir praktinį mokymo kursą būtų taikomas galutinis įvertinimas, siekiant nustatyti, ar į tinkamumo skraidyti inspektoriaus postą kandidatuojantis asmuo sukaupė pakankamai žinių ir įgiję gebėjimų, reikalingų tinkamai ir patikimai vykdyti šias funkcijas.
- 73 Taigi į septintąjį ir aštuntąjį klausimus reikia atsakyti: Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punktas aiškinamas taip, kad orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriais gali dirbti tik asmenys, prieš tai išklause šioje nuostatoje numatytą teorinį ir praktinį mokymo kursą ir jo pabaigoje gavę žinių ir gebėjimų įvertinimą.

Dėl devintojo, dešimtojo ir vienuoliktojo klausimų

- 74 Užduodamas devintąjį, dešimtąjį ir vienuolikąjį klausimus, susijusius su sąvoka „su atitinkama atsakomybe susijusios pareigos“, kurias pagal Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 4 papunktį turi būti ėję orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą atliekantys darbuotojai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori sužinoti, ar šis reikalavimas reiškia anksčiau šių darbuotojų vykdytas funkcijas, ar, priešingai, ši nuostata turi būti aiškinama taip, kad joje nurodytos atitinkamo asmens užimamos pareigos jam vykdant orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriaus funkcijas (devintasis klausimas), ir, jei taikomas pastarasis aiškinimas, kokios konkrečios sąlygos turi būti tenkinamos (dešimtas ir vienuolikasis klausimai).
- 75 Dėl devintojo klausimo pažymėtina, kad su atitinkama atsakomybe susijusių pareigų reikalavimas yra ketvirtasis – paskutinis – Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkte nurodytas kvalifikacinis reikalavimas orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriaus pareigoms užimti. Dėl tų pačių priežasčių, kaip minėtosios šio sprendimo 69–71 punktuose, konstatuotina, kad šis reikalavimas kartu su kitais trimis yra kumuliacinis ir jį tam tikri darbuotojai turi atitikti prieš pradėdami dirbti orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriais.
- 76 Kaip nurodė Komisija, tinkamo atsakomybės lygio pareigų reikalavimu siekiama užtikrinti, kad atitinkamų darbuotojų profesinė branda ir patirtis būtų pakankamos patikros funkcijoms atlikti Reglamente Nr. 2042/2003 numatyta tvarka ir daryti patikimoms išvadoms dėl tikrinamų orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti.
- 77 Atitinkama atsakomybė, su kuria turi būti susijusios orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą atliekančių darbuotojų einamos pareigos, vertinama ne tik hierarchiniu požiūriu, bet ir pagal tai, kokios funkcijos atliekamos; jos turi reikalauti gebėjimo atlikti visus procesus, skirtus užtikrinti, kad bet kuriuo eksploatavimo momentu orlaivis atitiktų galiojančius tinkamumo skraidyti reikalavimus, o jo būseną – saugaus eksploatavimo reikalavimus. Šis gebėjimas reiškia tiek gebėjimą atlikti būtiną techninę apžiūrą, tiek įvertinti, ar, atsižvelgiant į tos apžiūros rezultatus, galima išduoti tikrinamo orlaivio tinkamumą skraidyti patvirtinantį pažymėjimą.

- 78 Taigi į devintąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 4 papunktis aiškinamas taip, kad orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriais gali dirbti tik asmenys, anksčiau ėję tinkamo atsakomybės lygio pareigas, patvirtinančias tiek jų gebėjimą atlikti būtiną techninę apžiūrą, tiek įvertinti, ar, atsižvelgiant į tos apžiūros rezultatus, galima išduoti tikrinamo orlaivio tinkamumą skraidyti patvirtinantį pažymėjimą.
- 79 Atsižvelgiant į atsakymą į devintąjį klausimą, į dešimtąjį ir vienuoliktąjį klausimus atsakyti nereikia.

Dėl dvyliktojo ir tryliktojo klausimų

- 80 Užduodamas dvylikąjį ir trylikąjį klausimus prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės nori sužinoti, ar Reglamentą Nr. 2042/2003 reikia aiškinti taip, kad valstybių narių kompetentingos institucijos privalo numatyti, jog asmenys, kurie šio reglamento įsigaliojimo dieną vykdė orlaivių tinkamumo skraidyti inspektorių funkcijas, automatiškai turi toliau eiti šias pareigas, netaikant atrankos procedūros.
- 81 Pirmiausia primintina, kad Reglamente Nr. 2042/2003 yra nemažai nuostatų, skirtų duoti valstybių narių administracinėms institucijoms pakankamai laiko prisitaikyti prie naujo teisės akto, be kita ko, 7 straipsnio 3 dalyje suteikta galimybė atidėti naujų nuostatų taikymą.
- 82 Tačiau nė vienoje šio reglamento nuostatoje nenumatyta, kad valstybių narių kompetentingos institucijos privalo numatyti, jog asmenys, kurie šio reglamento įsigaliojimo dieną vykdė orlaivių tinkamumo skraidyti inspektorių funkcijas, gali ir toliau eiti šias pareigas. Be to, nėra nuostatos, pagal kurią valstybės narės privalo automatiškai be atrankos procedūros vėl patvirtinti šių asmenų gebėjimus.
- 83 Kaip nurodyta šio sprendimo 47 punkte, Sprendime 2003/19 valstybėms narėms šiuo klausimu neturėtų būti numatyta papildomų pareigų, palyginti su Reglamentu Nr. 2042/2003, nes jis yra šio reglamento įgyvendinimo priemonė.
- 84 Į dvylikąjį ir trylikąjį klausimus reikia atsakyti: Reglamentas Nr. 2042/2003 aiškinamas taip, kad valstybių narių valdžios institucijos neprivalo numatyti, jog asmenys, kurie šio reglamento įsigaliojimo dieną vykdė orlaivių tinkamumo skraidyti inspektorių funkcijas, automatiškai gali ir toliau eiti šias pareigas, netaikant atrankos procedūros.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 85 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas nusprendžia:

- 1. 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo 2 straipsnį ir I priedo M.B. 902 nuostatą reikia aiškinti taip, kad valstybės narės, priimdamos papildomas šio reglamento įgyvendinimo priemones, gali paskirstyti orlaivių tinkamumo skraidyti patikrinimo uždavinius M.B. 902 nuostatoje numatytos kompetentingos institucijos viduje taip, kad jie tektų kelių specializuotų kategorijų inspektoriams.**

2. Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktį reikia aiškinti taip, kad darbuotojai, atliekantys orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą bet kuriuo aspektu, privalo turėti penkerių metų darbo, susijusio tik su visais orlaivio nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo aspektais, patirtį.
3. Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 1 papunktį reikia aiškinti taip, kad valstybės narės gali nustatyti bent penkerių metų patirties užtikrinant nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti, kurią turi turėti orlaivių tinkamumo skraidyti patikrą atliekantys darbuotojai, įgijimo sąlygas. Konkrečiai kalbant, jos gali pasirinkti atsižvelgti į patirtį, įgytą dirbant orlaivių techninės priežiūros organizacijoje, atliekant profesinę praktiką aviacijos studijų metu arba anksčiau vykdant orlaivių tinkamumo skraidyti patikros funkcijas.
4. Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punktą reikia aiškinti taip, kad pagal jį nedaromas skirtumas tarp orlaivių techninės priežiūros licenciją, kaip ji suprantama pagal šio reglamento III priedą „66 dalis“, turinčių asmenų ir aviacijos bakalauro diplomą turinčių asmenų.
5. Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punktą reikia aiškinti taip, kad orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriams gali dirbti tik asmenys, prieš tai išklause šioje nuostatoje numatytą teorinį ir praktinį mokymo kursą ir jo pabaigoje gavę žinių ir gebėjimų įvertinimą.
6. Reglamento Nr. 2042/2003 I priedo M.B.902 nuostatos b punkto 4 papunktį reikia aiškinti taip, kad orlaivių tinkamumo skraidyti inspektoriams gali dirbti tik asmenys, anksčiau ėję tinkamo atsakomybės lygio pareigas, patvirtinančias tiek jų gebėjimą atlikti būtiną techninę apžiūrą, tiek įvertinti, ar, atsižvelgiant į tos apžiūros rezultatus, galima išduoti tikrinamo orlaivio tinkamumą skraidyti patvirtinantį pažymėjimą.
7. Reglamentą Nr. 2042/2003 reikia aiškinti taip, kad valstybių narių valdžios institucijos neprivalo numatyti, jog asmenys, kurie šio reglamento įsigaliojimo dieną vykdė orlaivių tinkamumo skraidyti inspektorių funkcijas, automatiškai gali ir toliau eiti šias pareigas, netaikant atrankos procedūros.

Parašai.