



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Erste Kammer)

8. November 2012*

„Luftverkehr — Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 — Technische Anforderungen und
Verwaltungsverfahren für die Zivilluftfahrt — Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von
Luftfahrzeugen — Genehmigung für Mitglieder des Personals, das Prüftätigkeiten ausführt —
Erforderliche Qualifikationen“

In der Rechtssache C-271/11

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Symvoulio tis
Epikrateias (Griechenland) mit Entscheidung vom 19. Oktober 2010, beim Gerichtshof eingegangen am
31. Mai 2011, in dem Verfahren

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

gegen

* Verfahrenssprache: Griechisch.

Ypourgos Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis,

Ypourgos Metaforon kai Epikoinonion,

Ypourgos Oikonomias kai Oikonomikon

erlässt

DER GERICHTSHOF (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Kammerpräsidenten A. Tizzano, der Richter M. Ilešič, E. Levits und M. Safjan sowie der Richterin M. Berger (Berichterstatlerin),

Generalanwältin: V. Trstenjak,

Kanzler: L. Hewlett, Hauptverwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 21. Juni 2012,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

- der Techniko Epimelitirio Elladas (TEE), vertreten durch K. Vlachogiannis, dikigoros,
- der Syllogos Ellinon Diplomatouchon Aeronafpigon Michanikon (SEA), vertreten durch P. Zygoris, dikigoros,
- der Panellinos Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias, vertreten durch G. Antonakopoulos, dikigoros,
- der griechischen Regierung, vertreten durch P. Panagiotounakos, S. Chala, K. Paraskevopoulou und Z. Chatzipavlou als Bevollmächtigte,
- der französischen Regierung, vertreten durch G. de Bergues und M. Perrot als Bevollmächtigte,
- der Europäischen Kommission, vertreten durch K. Simonsson und I. Zervas als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung der Generalanwältin ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

- 1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung des Art. 2 und der Vorschrift M.B.902 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 315, S. 1).
- 2 Dieses Ersuchen ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der juristischen Person öffentlichen Rechts Techniko Epimelitirio Elladas (im Folgenden: TEE), der Vereinigung Syllogos Ellinon Diplomatouchon Aeronafpigon Michanikon (im Folgenden: SEA), sieben Angestellten des Ypiresia Politikis Aeoporias (im Folgenden: Direktion für zivile Luftfahrt), des Panellinos Syllogos

Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias als Gewerkschaft und von vier Angestellten, Flughafenbedienstete der Direktion für zivile Luftfahrt, auf der einen Seite, und dem Ypourgos Esoterikon, Dimosias Dioikisis kai Apokentrosis (Minister des Inneren, für öffentliche Ordnung und Dezentralisierung), dem Ypourgos Metaforon kai Epikoinonion (Minister für Transport und Kommunikation) und dem Ypourgos Oikonomias kai Oikonomikon (Minister für Wirtschaft und Finanzen), dem Klagen auf Teilnichtigkeitserklärung des Präsidentialdekrets Nr. 147 vom 17. August 2005 über Fluggeräte- und Flugnormprüfer des Flugsicherheitsinspektorats bei der Zivilluftfahrtbehörde (FEK A' 200/17.8.2005, im Folgenden: Dekret 147/2005) zugrunde liegen.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Verordnung Nr. 1592/2002

- 3 Mit der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (ABl. L 240, S. 1, im Folgenden: Grundverordnung) sollen gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt geschaffen werden, um ein einheitliches, hohes Niveau der zivilen Flugsicherheit in Europa zu schaffen und aufrechtzuerhalten.
- 4 Zur Durchführung dieser Grundverordnung sieht ihr Art. 12 die Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency, im Folgenden: EASA) vor, die die Europäische Kommission durch die Ausarbeitung von Maßnahmen unterstützt, die zur Durchführung dieser Verordnung zu treffen sind.

Verordnung Nr. 2042/2003

- 5 Die Kommission hat die Verordnung Nr. 2042/2003 auf der Grundlage der Grundverordnung und der Stellungnahme der EASA erlassen.
- 6 Nach Art. 1 Abs. 1 sollen mit dieser Verordnung „gemeinsame technische Anforderungen und Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen“ festgelegt werden, die in einem Mitgliedstaat oder in einem Drittstaat registriert sind und von einem Betreiber eingesetzt werden, über den die EASA oder ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt.
- 7 Art. 2 Buchst. d und h der Verordnung definiert in
 - Buchst. d: „Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ als „alle Prozesse, durch die sichergestellt wird, dass das Luftfahrzeug die geltenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit erfüllt und sicher betrieben werden kann“;
 - Buchst. h: „Instandhaltung“ als „eine oder eine Kombination der folgenden Tätigkeiten: Überholung, Reparatur, Inspektion, Austausch, Änderung oder Fehlerbehebung bei einem Luftfahrzeug oder einer Komponente, mit Ausnahme der Vorflugkontrolle“.
- 8 Nach Art. 3 Abs. 1 dieser Verordnung ist die „Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und der Komponenten ... gemäß den Bestimmungen in Anhang I sicherzustellen“. Art. 3 Abs. 2 bestimmt, dass „Organisationen und Personal, die in die Aufrechterhaltung der

Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und Komponenten, einschließlich Instandhaltung, einbezogen sind, ... die Bestimmungen von Anhang I und gegebenenfalls die Bestimmungen der Artikel 4 und 5 erfüllen“ müssen.

- 9 Die Verordnung Nr. 2042/2003 hat vier Anhänge, die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und die Ausstellung der entsprechenden Bescheinigungen (Anhang I), die Erteilung von Genehmigungen für Instandhaltungsbetriebe (Anhang II), die Erteilung von Lizenzen für freigabeberechtigtes Personal (Anhang III) und die Zulassung von Ausbildungsbetrieben für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen (Anhang IV) betreffen.
- 10 Anhang I dieser Verordnung enthält einen Abschnitt A „Technische Anforderungen“ und einen Abschnitt B „Verfahren für zuständige Behörden“.
- 11 In der Vorschrift M.B.102 („Zuständige Behörde“) in Unterabschnitt A „Allgemeines“ des Abschnitts B dieses Anhangs heißt es:

„a) Allgemeines

Ein Mitgliedstaat muss eine zuständige Behörde mit übertragener Verantwortung für die Erteilung, Fortdauer der Gültigkeit, Änderung, Aussetzung oder Rücknahme von Bescheinigungen und für die Beaufsichtigung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit bestimmen. Diese zuständige Behörde muss dokumentierte Verfahren und eine Organisationsstruktur einrichten.

b) Mittel

Die Anzahl der Mitarbeiter muss ausreichen, um die in Abschnitt B aufgeführten Anforderungen zu erfüllen.

...“

- 12 Die Vorschrift M.B.103 („Annehmbare Nachweisverfahren“) des Anhangs ermächtigt die EASA dazu, annehmbare Nachweisverfahren zu erstellen, die die Mitgliedstaaten zum Nachweis der Erfüllung der Anforderungen der Verordnung Nr. 2042/2003 anwenden können.
- 13 Die Vorschrift M.B.902 („Prüfung der Lufttüchtigkeit durch die zuständige Behörde“) in Unterabschnitt I („Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit“) dieses Anhangs sieht vor:
- „a) Wenn die zuständige Behörde beschließt, die Prüfung der Lufttüchtigkeit durchzuführen und die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formular 15a) (Anlage III) auszustellen, muss die zuständige Behörde die Prüfung in Übereinstimmung mit den Vorschriften in M.A.710 durchführen.
- b) Die zuständige Behörde muss über geeignetes Personal verfügen, das die Lufttüchtigkeitsprüfungen durchführt. Dieses Personal muss:
1. über mindestens fünf Jahre Erfahrung im Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verfügen, und
 2. eine einschlägige Lizenz nach Teil-66 oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder gleichwertiges besitzen und
 3. eine Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung erhalten haben und
 4. eine Position mit entsprechenden Verantwortlichkeiten innehaben.

c) Die zuständige Behörde muss über alle Mitarbeiter, die an der Prüfung der Lufttüchtigkeit beteiligt sind, Aufzeichnungen führen, die Angaben zu den entsprechenden Qualifikationen zusammen mit einem Überblick über die einschlägigen Erfahrungen und Schulungen im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit enthalten müssen.

...“

14 Die Verordnung Nr. 2042/2003 trat am 29. November 2003 in Kraft. Nach Art. 7 Abs. 3 der Verordnung konnten sich die Mitgliedstaaten jedoch dafür entscheiden, bis zum 28. September 2009 folgende Bestimmungen nicht anzuwenden:

- die Bestimmungen von Anhang I für Luftfahrzeuge, die nicht für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden, und
- die Bestimmungen von Anhang I Unterabschnitt I für Luftfahrzeuge, die für die gewerbsmäßige Beförderung genutzt werden.

Entscheidung 2003/19/RM

15 Die auf der Grundlage der Vorschrift M.B.103 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 erlassene Entscheidung Nr. 2003/19/RM der EASA vom 28. November 2003 betrifft „acceptable means of compliance and guidance material“ (annehmbare Nachweisverfahren und Leitlinien) zur Verordnung Nr. 2042/2003. Sie führt Einzelheiten insbesondere zu den zuständigen Behörden, ihren Verantwortlichkeiten und den erforderlichen Qualifikationen des in die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen einbezogenen Personals auf.

Nationales Recht

16 Das Dekret 147/2005 wurde auf der Grundlage von Art. 32 des Gesetzes 2912/2001 über die Verstärkung der staatlichen Aufsicht über die Flugsicherheitsnormen, die Regelung hiermit einhergehender organisatorischer Fragen der Zivilluftfahrtbehörde (FEK A' 94) erlassen.

17 Art. 1 dieses Dekrets sieht vor:

„1. Die Prüfer der Direktion für Flugnormen bilden eine Kategorie von Prüfern des Flugsicherheitsinspektorats der Zivilluftfahrtsdirektion, das mit Art. 32 Abs. 1 des Gesetzes 2912/2001 geschaffen wurde.

2. Aufgabe der Prüfer für Fluggeräte und -normen des Flugsicherheitsinspektorats der Zivilluftfahrtsdirektion ist die Überwachung und Prüfung der Einhaltung der Flugsicherheitsnormen in Bezug auf die Lufttüchtigkeit, den Flugbetrieb der Luftfahrzeuge im Allgemeinen, die Unterstützungsmaßnahmen sowie der Abschlüsse und Lizenzen der Zivilluftfahrt.“

18 Art. 3 des Dekrets teilt die Fluggeräte- und Flugnormenprüfer in verschiedene Kategorien ein, nämlich in Lufttüchtigkeitsprüfer, Flugbetriebsprüfer, Kabinensicherheitsprüfer, Abschluss- und Lizenzprüfer sowie Prüfer für medizinische Daten.

19 Art. 5 Abs. 1 des Dekrets betrifft das Auswahlverfahren für die Prüfer.

20 In Art. 7 des Dekrets 147/2005 ist festgelegt, worauf sich die Prüfungen für die verschiedenen Prüferkategorien im Einzelnen beziehen.

21 Art. 8 Abs. 1 des Dekrets definiert das Qualifikationsprofil der Lufttüchtigkeitsprüfer:

„Die Lufttüchtigkeitsprüfer müssen über mindestens fünf Jahre Erfahrung in einem Instandhaltungsbetrieb für Luftfahrzeuge verfügen und in der Instandhaltung von Luftfahrzeugen tätig gewesen sein. Außerdem müssen sie die englische Luftfahrt-Fachsprache sehr gut beherrschen.

Erwünscht ist, dass sie sukzessive in höhere und verantwortungsvollere Positionen eines Instandhaltungsbetriebs befördert wurden. Zudem müssen sie einen Abschluss als Luftfahrtingenieur nach JAR 66 oder ein akademisches Diplom einer luftfahrttechnischen Hochschule besitzen.

Die Prüfer, die sich auf elektronische Luftfahrzeugsysteme spezialisieren, müssen zusätzlich einen Abschluss als Ingenieur im Bereich der elektronischen Luftfahrzeugsysteme einer Hochschule des In- oder Auslands oder ein Elektronik-Diplom auf Hochschulniveau oder ein Diplom als Flugzeugelektroniker besitzen.“

22 Art. 9 des Dekrets regelt die Fortbildung der Personen, deren Qualifikationen als Art. 8 entsprechend eingestuft wurden.

23 Art. 14 des Dekrets enthält Übergangsbestimmungen.

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

24 Zwischen September und November 2005 wurden vier Nichtigkeitsklagen gegen das Dekret 147/2005 erhoben.

25 Mit den ersten drei Klagen begehren das TEE, der SEA und sieben Angestellte der Direktion für Zivilluftfahrt die Nichtigkeitsklärung des die Lufttüchtigkeitsprüfer betreffenden Teils des Dekrets 147/2005, d. h. im Wesentlichen dessen Art. 8 und 9. Die Kläger wenden sich insbesondere gegen die mit diesen Bestimmungen eingeführten Voraussetzungen bezüglich der von den Personen, die als Lufttüchtigkeitsprüfer tätig sein wollen, verlangten Qualifikationen.

26 Mit der vierten Klage begehren der Panellinos Syllogos Aerolimenikon Ypiresias Politikis Aeroporias und vier Angestellte, Flughafenbedienstete der Direktion für zivile Luftfahrt, die Nichtigkeitsklärung des Dekrets 147/2005, soweit zum einen die Überwachung und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen und Flughäfen aus dem Tätigkeitsbereich der Prüfer für Fluggeräte und -normen ausgeschlossen wird und zum anderen mit Art. 8 den Angestellten des Zweigs des Flughafenpersonals die Möglichkeit entzogen wird, als Kabinensicherheitsprüfer und als Abschluss- und Lizenzprüfer zugelassen zu werden.

27 Da mit diesen Klagen die Gültigkeit der angefochtenen Bestimmungen des Dekrets 147/2005 im Hinblick auf die Verordnung Nr. 2042/2003 in Frage gestellt wird, hat der Symvoulio tis Epikrateias beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Hat der nationale Gesetzgeber nach Art. 2 in Verbindung mit der Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 des Anhangs I Abschnitt B Unterabschnitt I der Verordnung Nr. 2042/2003 und angesichts der Vorschrift AMC M.B.102 Buchst. c Nr. 1 (Punkte 1.1 bis 1.4, 1.6, 1.7) in Teil A Kapitel B des Anhangs I der Entscheidung 2003/19 bei der Festlegung von ergänzenden Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung den Spielraum, die Arbeit der Prüfung des Luftfahrzeugs auf seine Übereinstimmung mit den geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen unter verschiedenen Kategorien/Fachrichtungen von Prüfern aufzuteilen, von denen jede nur mit der Überprüfung ihres jeweiligen Bereichs der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs betraut wird? Ist im Einzelnen eine nationale Regelung wie die hier streitige, die Lufttüchtigkeitsprüfer (Airworthiness and Avionics

Inspectors), Flugbetriebsprüfer (Flight Operations Inspectors), Kabinensicherheitsprüfer (Cabin Safety Inspectors) und Abschluss- und Lizenzprüfer (Licensing Inspectors) vorsieht, mit der Verordnung Nr. 2042/2003 vereinbar?

2. Ist, für den Fall der Bejahung der vorstehenden Frage, die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 in Anhang I Abschnitt B Unterabschnitt I der Verordnung Nr. 2042/2003 so auszulegen, dass jede Person, der Aufgaben im Rahmen der Lufttüchtigkeitsprüfung des Luftfahrzeugs lediglich bezüglich eines bestimmten Bereichs übertragen werden, über eine fünfjährige Erfahrung in sämtlichen Gegenständen besitzen muss, die auf die Sicherstellung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs abzielen, oder genügt eine fünfjährige Erfahrung bezüglich der konkreten, ihr übertragenen Aufgaben und bezüglich ihrer Spezialisierung?
3. Erfüllt, für den Fall, dass die Antwort auf die vorstehende Frage lautet, dass eine fünfjährige Erfahrung bezüglich der dem für die Prüfung zuständigen Personal konkret übertragenen Aufgaben genügt, eine nationale Regelung wie die hier streitige, nach der die Lufttüchtigkeitsprüfer (Airworthiness and Avionics Inspectors), die für die Aufsicht und die Kontrolle der Fluggeräte, der zugelassenen Instandhaltungsbetriebe und der Luftfahrtunternehmen gemäß der im Handbuch der ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) doc. 9760 enthaltenen Regelungen zuständig sind, mindestens fünf Jahre Berufserfahrung in einem Instandhaltungsbetrieb für Luftfahrzeuge gesammelt haben und dort in der Instandhaltung von Luftfahrzeugen tätig gewesen sein müssen, die Anforderungen der Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 in Anhang I Abschnitt B Unterabschnitt I der Verordnung Nr. 2042/2003, die vorsieht, dass das Prüfpersonal über „mindestens fünf Jahre Erfahrung im Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ verfügen muss?
4. Ist, für den Fall der Bejahung der vorstehenden Frage, eine nationale Regelung wie die hier streitige, die die Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen gemäß Anhang III („Teil-66“) der Verordnung Nr. 2042/2003 den Inhabern von Hochschulabschlüssen im Luftfahrtbereich gleichstellt, indem sie vorsieht, dass beide Personengruppen für die Lizenzierung als Lufttüchtigkeitsprüfer Erfahrungen in einem Instandhaltungsbetrieb für Luftfahrzeuge gesammelt haben müssen, mit der Verordnung Nr. 2042/2003 vereinbar?
5. Zählt zu der fünfjährigen Erfahrung im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit gemäß der Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 in Anhang I Abschnitt B Unterabschnitt I der Verordnung Nr. 2042/2003 unter Berücksichtigung auch der Vorschrift AMC M.B.102 Buchst. c Nr. 1 (Punkte 1.4 und 1.5) in Teil A Kapitel B des Anhangs I der Entscheidung 2003/19 die praktische Erfahrung, die gegebenenfalls im Rahmen des Studiums zur Erlangung eines entsprechenden akademischen Grades erworben wurde, oder nur die Erfahrung, die unter tatsächlichen Arbeitsbedingungen unabhängig vom Studium und insbesondere nach dessen Abschluss und dem Erwerb des entsprechenden Grades erworben wurde?
6. Zählt darüber hinaus auch die Erfahrung, die durch die gegebenenfalls in der Vergangenheit und sogar vor dem Inkrafttreten der besagten Verordnung erfolgte Wahrnehmung von Aufgaben der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen erworben wurde, zu der fünfjährigen Erfahrung im Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Sinne der genannten Vorschrift der Verordnung Nr. 2042/2003?
7. Muss nach der Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 2 in Anhang I Abschnitt B Unterabschnitt I der Verordnung Nr. 2042/2003 der Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen gemäß Anhang III (Teil-66) dieser Verordnung, um als Prüfer ausgewählt werden zu können, zuvor eine Zusatzausbildung im Bereich der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen absolviert haben, oder genügt es, dass er eine solche Ausbildung danach, aber noch vor der Aufnahme der Prüftätigkeit absolviert?

8. Kann als Ausbildung im Sinne der Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 3 in Anhang I Abschnitt B Unterabschnitt I der Verordnung Nr. 2042/2003, die vorsieht, dass das Prüfpersonal „eine Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung“ erhalten haben muss, auch ein vom nationalen Gesetzgeber festgelegtes Ausbildungssystem angesehen werden, das folgende Merkmale aufweist: i) Die Ausbildung erfolgt nach der vorläufigen Auswahl einer Person als Prüfer anhand rein formaler Qualifikationen, ii) bei der Ausbildung selbst wird nicht nach den formalen Qualifikationen der zunächst als Prüfer Ausgewählten differenziert, und iii) im Rahmen dieses Ausbildungssystems sind weder Bewertungsverfahren oder -kriterien noch eine Abschlussprüfung zur Verifizierung der Fähigkeiten des Auszubildenden nach Abschluss seiner Ausbildung vorgesehen?
9. Ist die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 4 in Anhang I Abschnitt B Unterabschnitt I der Verordnung Nr. 2042/2003, die bestimmt, dass das Lufttüchtigkeitsprüfpersonal „eine Position mit entsprechenden Verantwortlichkeiten innehaben“ muss, so auszulegen, dass dies eine Qualifikation ist, über die jemand verfügen muss, um als Prüfer lizenziert werden zu können, und zwar in dem Sinne, dass er bereits in seiner früheren Beschäftigung eine höhere Position innegehabt haben muss? Oder ist die genannte Vorschrift der Verordnung Nr. 2042/2003 unter Berücksichtigung auch der Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 3 in Anhang I Kapitel B des Anhangs I der Entscheidung 2003/19 so auszulegen, dass einer Person nach ihrer vorläufigen Auswahl als Prüfer innerhalb der für die Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen zuständigen Behörde eine solche Position zur Verfügung gestellt werden muss, die es ihr erlaubt, diese Behörde durch ihre Unterschrift bindend zu vertreten?
10. Kann, wenn die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 4 in Anhang I Abschnitt B Unterabschnitt I der Verordnung Nr. 2042/2003 im letztgenannten Sinne auszulegen ist, angenommen werden, dass die sich angesichts dieser Auslegung ergebende Anforderung der Verordnung durch eine Regelung des nationalen Rechts erfüllt wird, die vorsieht, dass der Prüfer nach seiner theoretischen und praktischen Ausbildung lizenziert wird, mit der Folge, dass er dann Lufttüchtigkeitsprüfungen von Luftfahrzeugen durchführen und allein die entsprechenden Unterlagen mit Bindungswirkung für die zuständige Behörde unterzeichnen kann?
11. Ist ferner, wenn die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 4 in Anhang I Abschnitt B Unterabschnitt I der Verordnung Nr. 2042/2003 in diesem Sinne auszulegen ist, eine nationale Regelung wie die hier streitige mit ihr vereinbar, die bestimmt, dass im Hinblick auf die vorläufige Auswahl einer Person als Lufttüchtigkeitsprüfer erwünscht ist, dass diese Person zuvor „auf höhere und verantwortungsvollere Positionen eines Instandhaltungsbetriebs für Luftfahrzeuge“ befördert wurde?
12. War der nationale Gesetzgeber nach der Verordnung Nr. 2042/2003, die die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen diejenigen, die vor ihrem Inkrafttreten Prüfaufgaben in Bezug auf die Kontrolle der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen wahrgenommen haben, berechtigt sind, diese Aufgaben auch nach Inkrafttreten der vorgenannten Verordnung auszuüben, nicht regelt, verpflichtet, vorzusehen, dass Personen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung (oder gegebenenfalls auch schon vorher) Prüfaufgaben wahrnahmen, ohne Weiteres erneut als Prüfer lizenziert werden müssen, ohne zunächst ein Auswahl- und Beurteilungsverfahren zu durchlaufen? Oder ist die Verordnung Nr. 2042/2003, die auf die Verbesserung der Sicherheit des Luftverkehrs und nicht auf die Gewährleistung von Berufsrechten der bei der für die Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen zuständigen mitgliedstaatlichen Behörde Beschäftigten abzielt, unter Berücksichtigung auch der Vorschrift AMC M.B.902 Buchst. b Nr. 4 in Teil A Kapitel B des Anhangs I der Entscheidung 2003/19 vielmehr so auszulegen, dass den Mitgliedstaaten lediglich der Spielraum gewährt wird, die Personen, die solche Prüfungen vor Inkrafttreten der Verordnung Nr. 2042/2003 durchführten, als Lufttüchtigkeitsprüfer weiter zu beschäftigen, wenn sie dies für erforderlich halten, selbst wenn diese Personen nicht die nach der Verordnung erforderlichen Qualifikationen besitzen?

13. Ist für den Fall, dass entschieden wird, dass die Mitgliedstaaten nach der Verordnung Nr. 2042/2003 verpflichtet sind, die Lizenzen der Personen, die vor Inkrafttreten der besagten Verordnung Prüfaufgaben wahrnahmen, ohne Weiteres und insbesondere ohne Durchführung eines Auswahlverfahrens zu erneuern, eine nationale Vorschrift wie die streitige mit dieser Verordnung vereinbar, die bestimmt, dass eine solche Erneuerung nur dann erfolgt, wenn die Betroffenen zwar nicht zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung Nr. 2042/2003, jedoch zum späteren Zeitpunkt des Inkrafttretens der besagten nationalen Vorschrift tatsächlich Prüfaufgaben wahrnahmen?

Zur Zuständigkeit des Gerichtshofs

- 28 In ihren schriftlichen Erklärungen trägt die Kommission vor, dass die Bestimmungen des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 sowohl zum Zeitpunkt des Erlasses des Dekrets 147/2005 – im August 2005 – als auch zum Zeitpunkt der Erhebung der Nichtigkeitsklagen – zwischen September und November 2005 – auf die Hellenische Republik nicht anwendbar gewesen seien. In der mündlichen Verhandlung hat die griechische Regierung bestätigt, dass dieser Mitgliedstaat von der in Art. 7 der Verordnung eröffneten Möglichkeit, die fraglichen Bestimmungen bis zum 28. September 2008 nicht anzuwenden, Gebrauch gemacht habe.
- 29 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof nach Art. 267 AEUV im Wege der Vorabentscheidung über die Auslegung der Verträge und der Handlungen der Organe der Europäischen Union entscheidet. Im Rahmen der durch diesen Artikel geschaffenen Zusammenarbeit zwischen dem Gerichtshof und den nationalen Gerichten ist es allein Sache des nationalen Gerichts, im Hinblick auf die Besonderheiten der einzelnen Rechtssache sowohl die Erforderlichkeit einer Vorabentscheidung zum Erlass seines Urteils als auch die Erheblichkeit der dem Gerichtshof von ihm vorgelegten Fragen zu beurteilen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 21. Dezember 2011, Cicala, C-482/10, Slg. 2011, I-14139, Randnrn. 15 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 30 Daher ist der Gerichtshof grundsätzlich gehalten, über ihm vorgelegte Fragen zu befinden, wenn diese die Auslegung des Unionsrechts betreffen (vgl. Urteil Cicala, Randnr. 16 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 31 Der Gerichtshof kann ein Vorabentscheidungsersuchen eines nationalen Gerichts nur zurückweisen, wenn die erbetene Auslegung des Gemeinschaftsrechts offensichtlich in keinem Zusammenhang mit der Realität oder dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht, wenn das Problem hypothetischer Natur ist oder wenn der Gerichtshof nicht über die tatsächlichen und rechtlichen Angaben verfügt, die für eine zweckdienliche Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen erforderlich sind (vgl. u. a. Urteil vom 20. Mai 2010, Ionnis Katsivardas – Nikolaos Tsitsikas, C-160/09, Slg. 2010, I-4591, Randnr. 27 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 32 Im vorliegenden Fall beziehen sich die Fragen 2 bis 11 des vorlegenden Gerichts zwar speziell auf die Vorschrift M.B.902 des Anhangs I Abschnitt B Unterabschnitt I der Verordnung Nr. 2042/2003, bezüglich deren die Hellenische Republik entschieden hatte, sie zum Zeitpunkt des Erlasses der nationalen Maßnahme, deren Gültigkeit vor dem vorlegenden Gericht bestritten wird, nicht anzuwenden.
- 33 Doch lässt sich allein daraus nicht schließen, dass die vom vorlegenden Gericht erbetene Auslegung in keinem Zusammenhang mit dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits steht oder das Problem hypothetischer Natur ist und der Gerichtshof daher nicht für die Entscheidung über die Vorlagefragen zuständig ist.

- 34 Der Gerichtshof hat nämlich wiederholt seine Zuständigkeit für die Entscheidung über Vorabentscheidungsersuchen bejaht, die unionsrechtliche Vorschriften in Fällen betrafen, in denen der Sachverhalt des Ausgangsverfahrens nicht in den Geltungsbereich des Unionsrechts fiel, aber diese Vorschriften durch das nationale Recht aufgrund eines darin enthaltenen Verweises auf ihren Inhalt für anwendbar erklärt worden waren. Der Gerichtshof hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass dann, wenn sich nationale Rechtsvorschriften zur Regelung rein innerstaatlicher Sachverhalte nach den im Unionsrecht getroffenen Regelungen richten sollen, ein klares Interesse der Union daran besteht, dass die aus dem Unionsrecht übernommenen Bestimmungen oder Begriffe unabhängig davon, unter welchen Voraussetzungen sie angewandt werden sollen, einheitlich ausgelegt werden, um künftige Auslegungsunterschiede zu verhindern (vgl. in diesem Sinne Urteil Cicala, Randnrn. 17 und 18 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 35 Im vorliegenden Fall hat das vorlegende Gericht ausdrücklich angegeben, dass es seine Vorlagefragen in den Kontext des Erlasses ergänzender Maßnahmen zur Durchführung der Verordnung Nr. 2042/2003 durch die zuständige nationale Behörde stelle. Das vorlegende Gericht betrachtet das Dekret 147/2005 somit als eine Maßnahme zur Durchführung bestimmter Vorschriften dieser Verordnung, die vor Ablauf der Frist erlassen wurde, die sich die Hellenische Republik für ihre Durchführung ursprünglich vorbehalten hatte.
- 36 Da die Vorschriften des Unionsrechts, um deren Auslegung ersucht wird, im Rahmen des nationalen Rechts vor Ablauf der unionsrechtlich zugelassenen Frist gelten sollen, ist die insoweit erbetene Auslegung also nicht offensichtlich ohne Zusammenhang mit dem Gegenstand des Ausgangsrechtsstreits und hypothetisch.
- 37 Der Gerichtshof ist daher für die Entscheidung über die vorgelegten Fragen zuständig.

Zu den Vorlagefragen

Vorbemerkungen

- 38 Vor einer Beantwortung der Vorlagefragen ist an das Ziel der Verordnung Nr. 2042/2003 zu erinnern. Nach Art. 1 Abs. 1 der Verordnung werden mit ihr gemeinsame technische Anforderungen und Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, einschließlich der jeweiligen Komponenten für deren Installation, festgelegt.
- 39 Wie sich aus der Definition des Begriffs „Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ in Art. 2 Buchst. d der Verordnung ergibt, sind damit alle Prozesse gemeint, durch die sichergestellt wird, dass das Luftfahrzeug die geltenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit erfüllt und sicher betrieben werden kann.
- 40 Diese Prozesse sind in Anhang I der Verordnung im Einzelnen aufgeführt. Abschnitt A dieses Anhangs enthält technische Anforderungen, während in Abschnitt B die Verwaltungsvorschriften festgelegt sind, die von den zuständigen Behörden, die mit der Anwendung und Durchsetzung der technischen Anforderungen befasst sind, einzuhalten sind.
- 41 Der Geltungsbereich der Verordnung Nr. 2042/2003 erstreckt sich somit nicht auf alle Aspekte der Flugsicherheit, sondern ist eindeutig auf bestimmte technische Aspekte, nämlich auf diejenigen, die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Luftfahrzeuge sicherstellen sollen, und auf die die Einhaltung dieser technischen Verfahren betreffenden Verwaltungsvorschriften beschränkt.

42 Es ist daher Sache des vorlegenden Gerichts, das allein für die Auslegung des nationalen Rechts zuständig ist, sich zu vergewissern, dass die im Ausgangsverfahren fraglichen nationalen Rechtsvorschriften in den Geltungsbereich der Verordnung fallen. Es muss insbesondere prüfen, inwieweit die mit dem Dekret 147/2005 den Lufttüchtigkeitsprüfern, den Flugbetriebsprüfern, den Kabinensicherheitsprüfern, den Abschluss- und Lizenzprüfern sowie den Prüfern medizinischer Daten übertragenen technischen Befugnisse den von der Verordnung erfassten Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit entsprechen.

Zur ersten Frage

43 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob Art. 2 und die Vorschrift M.B.902 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 im Licht der Vorschrift M.B.102 des Anhangs I der Entscheidung 2003/19 dahin auszulegen sind, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, beim Erlass ergänzender Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung die Tätigkeiten der Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen auf mehrere spezialisierte Kategorien von Prüfern zu verteilen.

44 Zur Zuweisung der in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 2042/2003 fallenden konkreten Aufgaben und Verantwortlichkeiten ist festzustellen, dass die Vorschrift M.B.102 des Anhangs I dieser Verordnung lediglich vorsieht, dass die Mitgliedstaaten eine Behörde bestimmen, die für die Beaufsichtigung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und die Kontrolle der insoweit erforderlichen Bescheinigungen zuständig ist.

45 Im Übrigen überlässt es diese Vorschrift den einzelnen Behörden, ihre jeweilige Organisationsstruktur festzulegen, und legt nur fest, dass die Anzahl der Mitarbeiter ausreichen muss, um die der Behörde übertragenen Aufgaben zu erfüllen.

46 Die fragliche Vorschrift enthält daher nichts dazu, wie diese Organisationsstruktur auszusehen hat oder wie die Aufgaben innerhalb dieser Struktur zu verteilen sind.

47 Darüber hinaus kann die Entscheidung 2003/19 als Maßnahme zur Durchführung der Verordnung Nr. 2042/2003 den Mitgliedstaaten keine Pflichten auferlegen, die über die in der Verordnung vorgesehenen hinausgehen.

48 Unter diesen Umständen ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 2 und die Vorschrift M.B.902 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen sind, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, beim Erlass ergänzender Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung die Tätigkeiten der Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen innerhalb der in der Vorschrift M.B.902 vorgesehenen zuständigen Behörde auf mehrere spezialisierte Kategorien von Prüfern zu verteilen.

Zur zweiten Frage

49 Mit seiner zweiten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen ist, dass jede Person, die mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen bezüglich eines bestimmten Bereichs betraut ist, über eine fünfjährige Erfahrung verfügen muss, die sämtliche Aspekte der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs abdeckt.

50 Die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 sieht vor, dass das mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen betraute Personal über mindestens fünf Jahre Erfahrung im Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verfügen muss. Der letztgenannte Begriff ist in dem in der Verordnung genannten Sinne zu verstehen, wie er in den Randnrn. 38 bis 41 des vorliegenden Urteils dargelegt worden ist.

- 51 Angesichts ihrer allgemeinen Formulierung ist die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen, dass jede Person, die mit der Prüfung der Lufttüchtigkeit – unter welchem Aspekt auch immer – eines Luftfahrzeugs betraut ist, über eine mindestens fünfjährige Erfahrung verfügen muss, die alle Aufgaben und Verantwortlichkeiten betrifft, die die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen im Sinne der Verordnung sicherstellen sollen.
- 52 Dagegen lässt sich aus dieser Vorschrift nicht ableiten, dass die verlangte Erfahrung auch Aspekte abdecken muss, die nicht in den Bereich der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Sinne der Verordnung Nr. 2042/2003 fallen.
- 53 Auf die zweite Frage ist daher zu antworten, dass die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen ist, dass jede Person, die mit der Lufttüchtigkeitsprüfung – unter welchem Aspekt auch immer – von Luftfahrzeugen betraut ist, über eine fünfjährige Erfahrung verfügen muss, die sämtliche Aspekte der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs abdeckt und nur diese.

Zu den Fragen 3, 5 und 6

- 54 Mit den Fragen 3, 5 und 6, die die Wendung „mindestens fünf Jahre Erfahrung im Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ betreffen, über die das mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen betraute Personal nach der Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 verfügen muss, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob diese Erfahrung zwangsläufig durch eine Tätigkeit in einem Instandhaltungsbetrieb für Luftfahrzeuge (dritte Frage) erworben sein muss oder ob die im Rahmen oder nach einem Universitätsstudium erworbene praktische Erfahrung berücksichtigt werden darf (fünfte Frage) und ob die Erfahrung berücksichtigt werden darf, die durch die Wahrnehmung von Aufgaben eines Lufttüchtigkeitsprüfers vor Inkrafttreten der Verordnung Nr. 2042/2003 erworben wurde (sechste Frage).
- 55 Der Vorschrift M.B.902 Buchst. a des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 ist zu entnehmen, dass das mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen betraute Personal in der Lage sein muss, die Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen in Übereinstimmung mit den in Abschnitt A des Anhangs I dieser Verordnung niedergelegten technischen Anforderungen durchzuführen.
- 56 Zu diesem Zweck sieht die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 dieses Anhangs vor, dass das betreffende Personal über mindestens fünf Jahre Erfahrung im Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verfügt. Sie erläutert aber nicht, wie diese Erfahrung erworben sein muss.
- 57 Die Vorschrift M.B.902 Buchst. a und b des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 legt also zwar den Umfang und den Inhalt der Erfahrung fest, über die das in den Mitgliedstaaten mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen betraute Personal verfügen muss, sieht aber bezüglich der Bedingungen, unter denen diese Erfahrung erworben sein muss, weder eine Pflicht noch eine Beschränkung oder einen Ausschluss vor.
- 58 Die Mitgliedstaaten können daher jede im Hinblick auf die wahrzunehmenden Aufgaben einschlägige Erfahrung berücksichtigen, soweit sie umfangreich genug ist, um sämtliche Aspekte zu umfassen, die die Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen abdecken muss.
- 59 Unter diesen Voraussetzungen können die Mitgliedstaaten entscheiden, die Erfahrung zu berücksichtigen, die im Rahmen einer Beschäftigung in einem Instandhaltungsbetrieb für Luftfahrzeuge, im Rahmen eines Praktikums in einem beruflichen Umfeld während des Studiums der Luftfahrttechnik oder auch durch die frühere Wahrnehmung von Aufgaben eines Lufttüchtigkeitsprüfers erworben wurde.

60 Auf die Fragen 3, 5 und 6 ist daher zu antworten, dass die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen ist, dass die Mitgliedstaaten bestimmen können, unter welchen Bedingungen die mindestens fünfjährige Erfahrung im Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben wird, über die das mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen betraute Personal verfügen muss. Insbesondere können sie entscheiden, die Erfahrung zu berücksichtigen, die im Rahmen einer Beschäftigung in einem Instandhaltungsbetrieb für Luftfahrzeuge, im Rahmen eines Praktikums in einem beruflichen Umfeld während des Studiums der Luftfahrttechnik oder auch durch die frühere Wahrnehmung von Aufgaben eines Lufttüchtigkeitsprüfers erworben wurde.

Zur vierten Frage

61 Mit seiner vierten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Verordnung Nr. 2042/2003 es den Mitgliedstaaten gestattet, Inhaber von Hochschulabschlüssen in der Luftfahrttechnik und Inhaber einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen im Sinne des Anhangs III („Teil-66“) der Verordnung (im Folgenden: Lizenz nach Teil-66) gleich zu behandeln und den gleichen Pflichten zu unterwerfen, insbesondere hinsichtlich der mindestens fünfjährigen Erfahrung im Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.

62 Die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 2 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 sieht vor, dass das mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen betraute Personal eine Lizenz nach Teil-66 oder einen luftfahrttechnischen Abschluss oder Gleichwertiges besitzen muss. Die Formulierung dieser Anforderung unterscheidet nicht zwischen den Inhabern einer Lizenz nach Teil-66 und den Inhabern eines Hochschulabschlusses.

63 Darüber hinaus muss nach der Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 jedes Mitglied des mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen betrauten Personals über eine fünfjährige Erfahrung im Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verfügen.

64 Zum Zusammenhang zwischen diesen beiden Anforderungen ist festzustellen, dass die in Nr. 1 dieser Vorschrift vorgesehene eine Qualifikation betrifft, die von der nach Nr. 2 der Vorschrift erforderlichen unabhängig ist. Es handelt sich somit um zwei unterschiedliche Qualifikationen. Die Konjunktion „und“, die die beiden Nummern der fraglichen Vorschrift verbindet, zeigt, dass die Bedingungen kumulativ erfüllt sein müssen.

65 Wie Nr. 2 der Vorschrift M.B.902 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 unterscheidet auch Nr. 1 dieser Vorschrift nicht zwischen den Inhabern einer Lizenz nach Teil-66 und den Inhabern eines Hochschulabschlusses.

66 Diese Feststellungen gelten auch für die in den Nrn. 3 und 4 der Vorschrift M.B.902 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 angeführten Anforderungen.

67 Auf die vierte Frage ist daher zu antworten, dass die Vorschrift M.B.902 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen ist, dass sie nicht zwischen den Inhabern einer Lizenz nach Teil-66 und den Inhabern eines Hochschulabschlusses unterscheidet.

Zu den Fragen 7 und 8

68 Mit seinen Fragen 7 und 8, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Vorschrift M.B.902 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen ist, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten befugt sind, Personen, die eine erforderliche Qualifikation wie z. B. Erfahrung im Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit oder eine Ausbildung in der luftfahrttechnischen Instandhaltung nicht besitzen, im Hinblick auf die

Wahrnehmung der Aufgaben eines Lufttüchtigkeitsprüfers von Luftfahrzeugen auszuwählen und vorzusehen, dass diese Personen die fehlende(n) Schulung(en) nach ihrer Auswahl und vor der Aufnahme ihrer Tätigkeit absolvieren, ohne dass zum Abschluss der Schulung(en) zwangsläufig ein Bewertungskriterium vorgesehen wäre.

- 69 Wie in Randnr. 55 des vorliegenden Urteils ausgeführt, ist der Vorschrift M.B.902 Buchst. a des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 zu entnehmen, dass das mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen betraute Personal in der Lage sein muss, die Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen in Übereinstimmung mit den in Abschnitt A des Anhangs I dieser Verordnung niedergelegten technischen Anforderungen durchzuführen.
- 70 Zu diesem Zweck verlangt die Vorschrift M.B.902 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003, dass das betreffende Personal bestimmte Qualifikationen besitzt, die als vier Anforderungen formuliert sind, bei denen es sich nach den Ausführungen in den Randnrn. 63 bis 65 des vorliegenden Urteils um kumulative Bedingungen handelt.
- 71 Daraus folgt, dass die Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen nur von Personal durchgeführt werden darf, das alle verlangten Kriterien erfüllt. Dies setzt voraus, dass die betreffenden Personen sämtliche Aus- und Fortbildungen absolviert haben, bevor sie ihre Tätigkeit als Lufttüchtigkeitsprüfer aufnehmen.
- 72 Entsprechend dem mit der Grundverordnung, auf deren Grundlage die Verordnung Nr. 2042/2003 erlassen wurde, verfolgten Ziel, nämlich ein einheitliches, hohes Niveau der zivilen Flugsicherheit in Europa zu schaffen und aufrechtzuerhalten, ist es unerlässlich, dass die Absolvierung dieser Aus- und Fortbildungen einer abschließenden Bewertung unterliegt, um zu verifizieren, dass der Lufttüchtigkeitsprüferanwärter sich die Kenntnisse angeeignet und die Fähigkeiten erworben hat, die für eine ordnungsgemäße und zuverlässige Wahrnehmung dieser Aufgaben erforderlich sind.
- 73 Auf die Fragen 7 und 8 ist daher zu antworten, dass die Vorschrift M.B.902 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen ist, dass nur Personen als Lufttüchtigkeitsprüfer von Luftfahrzeugen tätig sein können, die zuvor alle nach dieser Vorschrift erforderlichen Aus- und Fortbildungen absolviert haben und deren Kenntnisse und Fähigkeiten nach Abschluss dieser Schulungsprogramme bewertet wurden.

Zu den Fragen 9, 10 und 11

- 74 Mit seinen Fragen 9, 10 und 11, die den Begriff „Position mit entsprechenden Verantwortlichkeiten“ betreffen, über die das mit der Lufttüchtigkeitsprüfung betraute Personal nach der Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 4 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 verfügen muss, möchte das vorliegende Gericht wissen, ob diese Anforderung auf die von diesen Personen früher ausgeübte Tätigkeit verweist oder ob diese Vorschrift als ein Verweis auf die von dem Betroffenen im Rahmen seiner Tätigkeit als Lufttüchtigkeitsprüfer von Luftfahrzeugen eingenommene Position auszulegen ist (neunte Frage) und welche besonderen Voraussetzungen in letzterem Fall erfüllt sein müssen (Fragen 10 und 11).
- 75 Zur neunten Frage ist festzustellen, dass das Erfordernis einer Position mit entsprechenden Verantwortlichkeiten die vierte und letzte der Qualifikationen ist, die nach der Vorschrift M.B.902 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 für die Ausübung der Tätigkeit eines Lufttüchtigkeitsprüfers von Luftfahrzeugen erforderlich sind. Aus den in den Randnrn. 69 bis 71 des vorliegenden Urteils angeführten Gründen kommt diese Anforderung kumulativ zu den drei vorangehenden hinzu und muss von den Betroffenen erfüllt werden, bevor sie als Lufttüchtigkeitsprüfer tätig werden.

- 76 Wie die Kommission ausgeführt hat, entspricht das Erfordernis einer Position mit entsprechenden Verantwortlichkeiten dem Anliegen, sicherzustellen, dass die fraglichen Personen über die berufliche Reife und die erforderliche Erfahrung verfügen, um die Inspektionen nach den in der Verordnung Nr. 2042/2003 vorgesehenen Modalitäten durchführen und bezüglich der Lufttüchtigkeit der geprüften Luftfahrzeuge zu zuverlässigen Schlussfolgerungen gelangen zu können.
- 77 Die entsprechenden Verantwortlichkeiten, die mit der Position, die die mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen betrauten Personen bekleiden, einhergehen müssen, sind nicht nur unter einem hierarchischen Blickwinkel zu betrachten, sondern im Hinblick auf die wahrzunehmenden Aufgaben zu beurteilen, die die Beherrschung sämtlicher Prozesse verlangen, durch die sichergestellt wird, dass das Luftfahrzeug zu jedem Zeitpunkt seiner Lebensdauer die geltenden Anforderungen an die Lufttüchtigkeit erfüllt und sicher betrieben werden kann. Diese Beherrschung setzt sowohl die Fähigkeit voraus, die erforderlichen technischen Kontrollen durchzuführen, als auch die Fähigkeit, zu beurteilen, ob die Ergebnisse dieser Kontrollen es erlauben, die Dokumente auszustellen, die die Lufttüchtigkeit des geprüften Luftfahrzeugs bescheinigen.
- 78 Auf die neunte Frage ist daher zu beantworten, dass die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 4 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen ist, dass nur die Personen als Lufttüchtigkeitsprüfer von Luftfahrzeugen tätig sein dürfen, die zuvor eine Position mit entsprechenden Verantwortlichkeiten bekleidet haben, die sowohl ihre Fähigkeit belegt, die erforderlichen technischen Kontrollen durchzuführen, als auch die Fähigkeit, zu beurteilen, ob die Ergebnisse dieser Kontrollen es erlauben, die Dokumente auszustellen, die die Lufttüchtigkeit des geprüften Luftfahrzeugs bescheinigen.
- 79 In Anbetracht der Antwort auf die neunte Frage sind die zehnte und die elfte Frage nicht zu beantworten.

Zu den Fragen 12 und 13

- 80 Mit seinen Fragen 12 und 13 möchte das vorlegende Gericht wissen, ob die Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen ist, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten vorsehen müssen, dass die Personen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung als Lufttüchtigkeitsprüfer von Luftfahrzeugen tätig waren, diese Tätigkeit automatisch und ohne Auswahlverfahren weiter ausüben.
- 81 Vorab ist festzustellen, dass die Verordnung Nr. 2042/2003 eine Reihe von Bestimmungen enthält, die den Verwaltungen der Mitgliedstaaten genügend Zeit geben sollen, sich an den neuen Gesetzesrahmen anzupassen, darunter insbesondere die durch Art. 7 Abs. 3 eingeräumte Möglichkeit, die neuen Bestimmungen erst später anzuwenden.
- 82 Die Verordnung enthält jedoch keine Bestimmung, die den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten vorschreibt, vorzusehen, dass die Personen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung die Tätigkeit eines Lufttüchtigkeitsprüfers von Luftfahrzeugen ausübten, diese weiter ausüben. Insbesondere gibt es keine Bestimmung, die die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Fähigkeiten dieser Personen erneut, automatisch und ohne Auswahlverfahren zu bescheinigen.
- 83 Wie in Randnr. 47 des vorliegenden Urteils ausgeführt, kann die Entscheidung 2003/19 als Maßnahme zur Durchführung der Verordnung Nr. 2042/2003 den Mitgliedstaaten insoweit keine im Verhältnis zu dieser Verordnung zusätzlichen Verpflichtungen auferlegen.

84 Auf die Fragen 12 und 13 ist daher zu antworten, dass die Verordnung Nr. 2042/2003 dahin auszulegen ist, dass die Behörden der Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sind, vorzusehen, dass die Personen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung die Tätigkeit eines Lufttüchtigkeitsprüfers von Luftfahrzeugen ausübten, diese automatisch und ohne Auswahlverfahren weiter ausüben.

Kosten

85 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem bei dem vorliegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Erste Kammer) für Recht erkannt:

1. **Art. 2 und die Vorschrift M.B.902 des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, sind dahin auszulegen, dass die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, beim Erlass ergänzender Maßnahmen zur Durchführung dieser Verordnung die Tätigkeiten der Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen innerhalb der in der Vorschrift M.B.902 vorgesehenen zuständigen Behörde auf mehrere spezialisierte Kategorien von Prüfern zu verteilen.**
2. **Die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 ist dahin auszulegen, dass jede Person, die mit der Lufttüchtigkeitsprüfung – unter welchem Aspekt auch immer – von Luftfahrzeugen betraut ist, über eine fünfjährige Erfahrung verfügen muss, die sämtliche Aspekte der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrzeugs abdeckt und nur diese.**
3. **Die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 1 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 ist dahin auszulegen, dass die Mitgliedstaaten bestimmen können, unter welchen Bedingungen die mindestens fünfjährige Erfahrung im Bereich Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erworben wird, über die das mit der Lufttüchtigkeitsprüfung von Luftfahrzeugen betraute Personal verfügen muss. Insbesondere können sie entscheiden, die Erfahrung zu berücksichtigen, die im Rahmen einer Beschäftigung in einem Instandhaltungsbetrieb für Luftfahrzeuge, im Rahmen eines Praktikums in einem beruflichen Umfeld während des Studiums der Luftfahrttechnik oder auch durch die frühere Wahrnehmung von Aufgaben eines Lufttüchtigkeitsprüfers erworben wurde.**
4. **Die Vorschrift M.B.902 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 ist dahin auszulegen, dass sie nicht zwischen den Inhabern einer Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen im Sinne des Anhangs III („Teil-66“) dieser Verordnung und den Inhabern eines Hochschulabschlusses unterscheidet.**
5. **Die Vorschrift M.B.902 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 ist dahin auszulegen, dass nur Personen als Lufttüchtigkeitsprüfer von Luftfahrzeugen tätig sein können, die zuvor alle nach dieser Vorschrift erforderlichen Aus- und Fortbildungen absolviert haben und deren Kenntnisse und Fähigkeiten nach Abschluss dieser Schulungsprogramme bewertet wurden.**

6. Die Vorschrift M.B.902 Buchst. b Nr. 4 des Anhangs I der Verordnung Nr. 2042/2003 ist dahin auszulegen, dass nur die Personen als Lufttüchtigkeitsprüfer von Luftfahrzeugen tätig sein dürfen, die zuvor eine Position mit entsprechenden Verantwortlichkeiten bekleidet haben, die sowohl ihre Fähigkeit belegt, die erforderlichen technischen Kontrollen durchzuführen, als auch die Fähigkeit, zu beurteilen, ob die Ergebnisse dieser Kontrollen es erlauben, die Dokumente auszustellen, die die Lufttüchtigkeit des geprüften Luftfahrzeugs bescheinigen.
7. Die Verordnung Nr. 2042/2003 ist dahin auszulegen, dass die Behörden der Mitgliedstaaten nicht verpflichtet sind, vorzusehen, dass die Personen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung die Tätigkeit eines Lufttüchtigkeitsprüfers von Luftfahrzeugen ausübten, diese automatisch und ohne Auswahlverfahren weiter ausüben.

Unterschriften