TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2017 m. liepos 5 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Oro transportas — Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 — I priedo FCL.065 nuostatos b punktas — Draudimas piloto licencijos turėtojams, kuriems sukako 65 metai, pilotuoti komercinio oro transporto orlaivius — Galiojimas — Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija — 15 straipsnis — Laisvė pasirinkti profesiją — 21 straipsnis — Vienodas požiūris — Diskriminacija dėl amžiaus — Komercinis oro transportas — Sąvoka“

Byloje C-190/16

dėl *Bundesarbeitsgericht* (Federalinis darbo teismas, Vokietija) 2016 m. sausio 27 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2016 m. balandžio 5 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Werner Fries

prieš

Lufthansa CityLine GmbH

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkė R. Silva de Lapuerta (pranešėja), teisėjai E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev ir S. Rodin,

generalinis advokatas M. Bobek,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— W. Fries, atstovaujamo advokato M. Mensching,

— *Lufthansa CityLine GmbH*, atstovaujamos advokato C. Schalast,

— Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* G. Palatiello,

— Europos Komisijos, atstovaujamos D. Martin, W. Mölls ir F. Wilman,

susipažinęs su 2017 m. kovo 21 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

* Proceso kalba: vokiečių.

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011, p. 1), I priedo FCL.065 nuostatos b punkto galiojimo ir subsidiariai dėl šio punkto išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant Werner Fries ir *Lufthansa CityLine GmbH* (toliau – *Lufthansa*), Vokietijoje įsteigtos oro transporto bendrovės, ginčą dėl darbo užmokesčio, kurį *Lufthansa*, kaip teigiama, turi sumokėti W. Fries už 2013 m. lapkričio ir gruodžio mėn.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

Čikagos konvencija

3 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytą Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją (toliau – Čikagos konvencija) ratifikavo visos Europos Sąjungos valstybės narės, tačiau pati Sąjunga nėra šios konvencijos šalis. Šia konvencija buvo įkurta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO), kurios užduotis, remiantis šios konvencijos 44 straipsniu, – rengti tarptautinės oro navigacijos principus ir metodus ir padėti planuoti ir plėtoti tarptautinį oro transportą.

4 ICAO Tarybos priimtame Čikagos konvencijos 1 priede „Personalo licencijavimas“ įtvirtintos normos ir rekomenduojama praktika, kuriomis reglamentuojamas skrydžio įgulos narių (pilotų, skrydžio inžinierių ir skrydžio šturmanų), skrydžių vadovų, aviacijos stoties radijo operatorių, techninės priežiūros specialistų ir techninių darbuotojų licencijų išdavimas. Konkrečiai šiame priede nustatyta:

„2.1.10.1 Susitariančioji Valstybė, išdavusi piloto licenciją, leidžia šios licencijos turėtojui vykdyti tarptautinius komercinius skrydžius vykdančio orlaivio įgulos vado funkcijas iki 60 metų amžiaus arba iki 65 metų amžiaus, jeigu skrydį vykdo daugiau negu vienas pilotas ir kitas pilotas yra jaunesnis negu 60 metų.

2.1.10.2 Rekomendacija – Rekomenduojama Susitariančiajai Valstybei, išdavusiai piloto licenciją, leisti licencijos turėtojui vykdyti tarptautinius komercinius skrydžius vykdančio orlaivio antrojo piloto funkcijas iki 65 metų amžiaus.“

JAR-FCL 1

5 Tarptautinės teisės aktus, reglamentuojančius privačių, profesionalių arba oro linijų pilotų profesiją, rengia tarptautinė institucija „Joint Aviation Authorities“ (Jungtinė aviacijos administracija), kurios narė yra ir Vokietijos Federacinė Respublika. Vienas iš šios institucijos aktų, *Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1* (toliau – JAR-FCL 1), buvo priimtas 2003 m. balandžio 15 d. Federalinė transporto, statybų ir gyvenamojo būsto ministerija JAR-FCL 1 paskelbė 2003 m. balandžio 29 d. *Bundesanzeiger* Nr. 80a.

6 JAR-FCL 1 1.060 punkte nustatyta:

„Vyresniems nei 60 metų licencijų turėtojams taikomi apribojimai:

a) 60–64 metų amžiaus:

vyresnis nei 60 metų piloto licencijos turėtojas nebegali dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotu, nebent:
1) jis yra iš kelių pilotų sudarytos įgulos narys ir
2) kiti pilotai yra jaunesni nei 60 metų amžiaus;

b) 65 metų amžiaus:

vyresnis nei 65 metų piloto licencijos turėtojas nebegali dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotu <…>“

Sąjungos teisė

Reglamentas (EB) Nr. 216/2008

7 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008, p. 1), 2 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Pagrindinis šio reglamento tikslas – pasiekti ir išlaikyti aukštą vienodą civilinės aviacijos saugos lygį Europoje.“

Reglamentas Nr. 1178/2011

8 Reglamento Nr. 1178/2011 1 ir 11 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

„(1) Reglamentu (EB) Nr. 216/2008 siekiama užtikrinti ir išlaikyti vienodai aukštą Europos civilinės aviacijos saugos lygį. Tame reglamente numatytos priemonės šiam tikslui ir kitiems civilinės aviacijos saugos srities tikslams pasiekti.

<…>

(11) [S]iekiant užtikrinti sklandų perėjimą ir vienodai aukštą Sąjungos civilinės aviacijos saugos lygį, įgyvendinimo priemonės turėtų atitikti naujausius pasiekimus, įskaitant geriausią praktiką, ir mokslinę bei techninę pilotų mokymo ir orlaivių įgulos narių sveikatos būklės tinkamumo nustatymo pažangą. Todėl reikėtų atsižvelgti į Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) ir Jungtinės aviacijos administracijos iki 2009 m. birželio 30 d. sutartus techninius reikalavimus ir administracines procedūras, taip pat į galiojančius konkrečioje nacionalinėje aplinkoje taikomus teisės aktus.“

9 Reglamento Nr. 1178/2011 3 straipsnyje „Piloto licencijų ir sveikatos pažymėjimų išdavimas“ nustatyta:

„Nepažeidžiant 7 straipsnio nuostatų, Reglamento (EB) Nr. 216/2008 4 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose ir 4 straipsnio 5 dalyje nurodytų orlaivių pilotai laikosi šio reglamento I ir IV prieduose nustatytų techninių reikalavimų ir administracinių procedūrų.“

10 Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.010 nuostatoje „Sąvokų apibrėžtys“ nurodyta:

„Šioje dalyje vartojamų terminų apibrėžtys:

<…>

komercinis oro transportas – keleivių, krovinių ar pašto krovinių vežimas už užmokestį ar samdos mokestį;

<…>“

11 Šio reglamento I priedo FCL.065 nuostatoje „60 metų amžiaus ir vyresnių komercinio oro transporto piloto licencijos turėtojų teisių apribojimas“ nurodyta:

„a) 60–64 m. Lėktuvai ir sraigtasparniai. Piloto licencijos turėtojas, kuriam sukako 60 m., negali būti komercinio oro transporto orlaivio pilotas, išskyrus tuos atvejus, kai:
1) licencijos turėtojas yra daugianarės įgulos pilotas ir
2) licencijos turėtojas yra vienintelis skrydžio įgulos pilotas, kuriam sukako 60 m.

b) 65 m. Piloto licencijos turėtojas, kuriam sukako 65 m., negali būti komercinio oro transporto orlaivio pilotas.“

Vokietijos teisė

12 *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas, toliau – BGB) 241 straipsnyje „Iš prievolinių santykių kylantys įsipareigojimai“ 2 dalyje nustatyta:

„Atsižvelgiant į prievolinių santykių turinį, šie santykiai gali įpareigoti bet kurią iš šalių atsižvelgti į kitos šalies teises, teisines vertybes ir interesus.“

13 Pagal BGB 280 straipsnio 1 dalį, „[j]ei skolininkas nevykdo iš prievolinių santykių kylančių įsipareigojimų, kreditorius gali reikalauti dėl tokio nevykdymo atsiradusios žalos atlyginimo“.

14 BGB 293 straipsnyje „Vėlavimas priimti“ numatyta:

„Kreditorius laikomas praleidusiu prievolės įvykdymo terminą, jei nepriima jam siūlomos prekės ar paslaugos.“

15 BGB 297 straipsnyje „Skolininko negalėjimas įvykdyti prievolės“ nustatyta:

„Kreditorius nelaikomas praleidusiu prievolės įvykdymo terminą, jei tuo metu, kai pateikiamas pasiūlymas, skolininkas negali įvykdyti prievolės.“

16 BGB 615 straipsnyje „Kompensacija vėlavimo priimti arba ekonominės rizikos atveju“ nustatyta:

„Jei paslaugos gavėjas vėluoja priimti paslaugą, paslaugos teikėjas gali reikalauti sutarto atlyginimo už dėl vėlavimo nesuteiktas paslaugas ir neprivalo vėliau jų suteikti.

<…>“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

17 Ieškovas pagrindinėje byloje W. Fries dirbo bendrovėje *Lufthansa* kaip orlaivių kapitonas nuo 1986 m. iki 2013 m. gruodžio 31 d. Pagal papildomą susitarimą, pridėtą prie jo darbo sutarties, jis taip pat dalyvavo mokant kitus pilotus.

18 2013 m. spalio mėn. ieškovui pagrindinėje byloje sukako 65 metai. Remiantis taikytina kolektyvine sutartimi, 2013 m. gruodžio 31 d. jo darbo sutartis baigė galioti, nes jis pasiekė įstatymuose numatytą įprastą pensinį amžių.

19 Nuo 2013 m. spalio 31 d. *Lufthansa* nebedavė darbo W. Fries tvirtindama, kad pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktą jis nuo šios datos nebeturi teisės dirbti komercinio oro transporto pilotu.

20 Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad laikotarpiu nuo 2013 m. spalio 31 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d. W. Fries ir toliau turėjo avialinijų transporto piloto licenciją (ATPL), įskaitant kvalifikaciją valdyti „Embraer“ tipo lėktuvus, orlaivio tipo instruktoriaus (TRI) kvalifikaciją mokyti „Embraer“ tipo lėktuvų pilotus lėktuve ir simuliatoriuje, orlaivio tipo kvalifikacijos egzaminuotojo (TRE) kvalifikaciją priimti lėktuve ir simuliatoriuje vykdomus patikrinimo egzaminus licencijai valdyti „Embraer“ tipo lėktuvus gauti ar jai pratęsti, taip pat buvo pripažintas vyresniuoju egzaminuotoju (SEN) ir galėjo priimti orlaivio tipo kvalifikacijos egzaminuotojo (*TREs*) patikrinimo egzaminus, nepriklausomai nuo orlaivio tipo.

21 W. Fries *Bundesarbeitsgericht* (Federalinis darbo teismas, Vokietija) tvirtina, kad *Lufthansa* neteisėtai atsisakė leisti jam dirbti pilotu, ir prašo priteisti jam iš šios bendrovės darbo užmokestį už 2013 m. lapkričio ir gruodžio mėn.

22 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad pagal nacionalinės teisės aktus darbdavys „vėluoja priimti prievolės įvykdymą“, jei darbo santykiai galioja, tačiau jis nepriima darbuotojo tinkamai atliekamo darbo. Tokiu atveju net ir nedirbdamas darbuotojas gali reikalauti darbo užmokesčio, kurį būtų gavęs, jei darbdavys vėlavimo laikotarpiu būtų priėmęs jo atliekamą darbą. Vis dėlto darbdavys nelaikomas vėluojančiu priimti atliekamą darbą, jei darbuotojas negali jo atlikti. Jei darbuotojas negali atlikti viso darbo sutartyje numatyto darbo ar jo dalies, darbdavys privalo įdarbinti darbuotoją atlikti kitų darbų, kuriuos jis pajėgus atlikti. Jei darbdavys nesilaiko šios pareigos, iš jo gali būti reikalaujama atlyginti žalą.

23 *Lufthansa* teigia, kad ji negali būti kaltinama vėlavimu priimti W. Fries darbą 2013 m. lapkričio ir gruodžio mėn., nes pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktą, sulaukęs 65 metų amžiaus, ieškovas pagrindinėje byloje nebeturėjo teisės dirbti komercinio oro transporto avialinijų pilotu, taigi negalėjo atlikti sutarto darbo nuo 2013 m. lapkričio 1 d. iki darbo santykių pabaigos.

24 Vis dėlto prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas abejoja dėl minėto reglamento I priedo FCL.065 nuostatos b punkto galiojimo pagal Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartiją (toliau – Chartija), be kita ko, Chartijos 21 straipsnio 1 dalyje numatytą diskriminacijos dėl amžiaus draudimą ir jos 15 straipsnio 1 dalyje įtvirtintą teisę į darbą ir užsiimti laisvai pasirinkta profesija ar veikla.

25 Be to, jei minėto reglamento I priedo FCL.065 nuostatos b punktas suderinamas su Chartija, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad W. Fries galėtų reikalauti atlyginti žalą pagal nacionalinės teisės aktus, jei paaiškėtų, kad sulaukęs 65 metų amžiaus jis dar galėjo vykdyti perskraidinimo skrydžius ir (arba) dirbti lėktuve kaip instruktorius ir egzaminuotojas. Toks

reikalavimas priklauso nuo sąvokos „komercinis oro transportas“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktą, siejamą su šio priedo FCL.010 nuostata, išaiškinimo.

26 Tokiomis aplinkybėmis *Bundesarbeitsgericht* (Federalinis darbo teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktas suderinamas su Chartijos 21 straipsnio 1 dalyje įtvirtintu diskriminacijos dėl amžiaus draudimu?

2. Ar Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktas suderinamas su Chartijos 15 straipsnio 1 dalimi, pagal kurią kiekvienas turi teisę į darbą ir užsiimti laisvai pasirinkta profesija ar veikla?

3. Jeigu atsakymas į pirmąjį ir antrąjį klausimus būtų teigiamas:
   a) Ar sąvoka „komercinis oro transportas“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktą ar šio reglamento I priedo FCL.010 nuostatoje pateiktą šios sąvokos apibrėžtį, apima ir komercinę veiklą vykdančios oro transporto bendrovės vykdomus vadinamuosius perskraidinimo skrydžius, kai nevežami nei keleiviai, nei kroviniai ar pašto kroviniai?
   b) Ar sąvoka „komercinis oro transportas“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktą ar šio reglamento I priedo FCL.010 nuostatoje pateiktą šios sąvokos apibrėžtį, apima mokymą ir egzaminų priėmimą, kai vyresnis negu 65 metų amžiaus pilotas orlaivio įgulos kabinoje yra ne kaip pilotuojantis įgulos narys?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo ir antrojo klausimų

27 Pirmuoju ir antruoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktas galioja atsižvelgiant į Chartijos 15 straipsnio 1 dalį ar 21 straipsnio 1 dalį.

28 Siekiant atsakyti į šiuos klausimus, pirmiausia reikia nustatyti, ar uždraudęs piloto licencijos turėtojams, sulaukusiems 65 metų amžiaus, pilotuoti komercinio oro transporto orlaivius Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė nediskriminavimo principą, įtvirtintą Chartijos 21 straipsnio 1 dalyje, pagal kurią „draudžiama bet kokia diskriminacija, ypač dėl asmens <…> amžiaus“. Antra, reikia patikrinti, ar įtvirtinęs tokį draudimą Sąjungos teisės aktų leidėjas pažeidė licencijų turėtojų, kuriems taikomas šis draudimas, teisę į darbą ir užsiimti laisvai pasirinkta profesija ar veikla, įtvirtintą Chartijos 15 straipsnio 1 dalyje.

Dėl Chartijos 21 straipsnio 1 dalies

29 Chartijos 20 straipsnyje įtvirtintas vienodo požiūrio principas yra bendrasis Sąjungos teisės principas, o Chartijos 21 straipsnio 1 dalyje įtvirtintas nediskriminavimo principas yra konkreti šio principo išraiška.

30 Remiantis suformuota Teisingumo Teismo jurisprudencija, pagal minėtą principą reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos – vienodai, jei toks vertinimas nėra objektyviai pagrįstas (2011 m. kovo 1 d. Sprendimo *Association belge des Consommateurs Test-Achats ir kt.*, C-236/09, EU:C:2011:100, 28 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

31 Todėl pirmiausia reikia patikrinti, ar Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkte įtvirtintas skirtingas požiūris dėl amžiaus.

32 Pagal šią nuostatą 65 metų amžiaus sulaukę piloto licencijų turėtojai negali dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotais.

33 Taigi Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkte įtvirtintas ne toks palankus požiūris į 65 metų amžiaus sulaukusius piloto licencijos turėtojus, palyginti su jaunesniais nei 65 metų.

34 Todėl konstatuotina, kad šioje nuostatoje įtvirtintas skirtingas požiūris dėl amžiaus.

35 Antra, reikia išnagrinėti, ar šis skirtingas požiūris vis dėlto suderinamas su Chartijos 21 straipsnio 1 dalimi, nes atitinka jos 52 straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus.

36 Šiuo klausimu primintina, kad Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje nustatyta, jog bet koks šios Chartijos pripažintų teisių ir laisvių įgyvendinimo apribojimas turi būti numatytas įstatymo ir nekeisti šių teisių ir laisvių esmės. Remiantis proporcingumo principu, apribojimai galimi tik tuo atveju, kai jie būtini ir tikrai atitinka Sąjungos pripažintus bendrus interesus arba reikalingi kitų teisėms ir laisvėms apsaugoti.

37 Neginčijama, kad draudimas 65 metų amžiaus sulaukusiems piloto licencijos turėtojams dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotais yra numatytas įstatyme, kaip tai suprantama pagal Chartijos 52 straipsnio 1 dalį, nes jis įtvirtintas Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkte.

38 Be to, kaip savo išvados 33 punkte pažymėjo generalinis advokatas, šiuo apribojimu paisoma nediskriminavimo principo esminio turinio. Tokiu apribojimu nepaneigiamas pats principas, nes jis susijęs tik su ribotos apimties klausimu dėl piloto funkcijų vykdymo ribojimo siekiant užtikrinti aviacijos saugumą (pagal analogiją žr. 2015 m. balandžio 29 d. Sprendimo *Léger*, C-528/13, EU:C:2015:288, 54 punktą).

39 Vis dėlto dar reikia patikrinti, ar tas pats apribojimas atitinka bendrojo intereso tikslą, kaip jis suprantamas pagal Chartijos 52 straipsnio 1 dalį, ir, jei taip, ar juo paisoma proporcingumo principo, kaip jis suprantamas pagal tą nuostatą.

40 Dėl Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkto tikslo pažymėtina, kad, kaip matyti iš šio reglamento pavadinimo, jame pagal Reglamentą Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros. Taigi Reglamentas Nr. 1178/2011 priimtas siekiant įgyvendinti Reglamento Nr. 216/2008 nuostatas.

41 Kadangi Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktas yra Reglamento Nr. 216/2008 įgyvendinimo priemonė, konstatuotina, kad šioje byloje nagrinėjama nuostata siekiama to paties tikslo kaip ir minėtu reglamentu, t. y. užtikrinti ir išlaikyti vienodai aukštą Europos civilinės aviacijos saugos lygį, kaip matyti iš Reglamento Nr. 216/2008 2 straipsnio ir Reglamento Nr. 1178/2011 1 ir 11 konstatuojamųjų dalių.

42 Pažymėtina, kad, kiek tai susiję su aviacijos sauga, aiškindamas 2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos direktyvos 2000/78/EB, nustatančios vienodo požiūrio užimtumo ir profesinėje srityje bendruosius pagrindus (OL L 303, 2000, p. 16; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 5 sk., 4 t., p. 85), 2 straipsnio 5 dalį ir 4 straipsnio 1 dalį Teisingumo Teismas nusprendė, kad tikslas užtikrinti oro eismo saugumą yra teisėtas tikslas pagal šias nuostatas (šiuo klausimu žr. 2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 58 ir 69 punktus).

43 Tokiomis aplinkybėmis konstatuotina, kad tikslas užtikrinti ir išlaikyti vienodai aukštą Europos civilinės aviacijos saugos lygį yra bendrojo intereso tikslas.

44 Taigi reikia patikrinti, ar Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkte įtvirtintas draudimas 65 metų amžiaus sulaukusiems piloto licencijos turėtojams dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotais yra proporcingas reikalavimas, t. y. ar ši priemonė yra tinkama užsibrėžtam tikslui pasiekti ir ar ji neviršija to, kas būtina jam pasiekti.

45 Visų pirma, kiek tai susiję su tokios nuostatos tinkamumu atsižvelgiant į siekiamą tikslą, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad dėl aviacijos saugos pažymėtina, jog priemonės, kuriomis siekiama išvengti avarijų kontroliuojant pilotų sugebėjimus ir fizinį pajėgumą, kad avarijų nekiltų dėl žmogiškųjų klaidų, be abejonės, yra tokios, kuriomis siekiama užtikrinti oro eismo saugumą (pagal analogiją žr. 2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 58 punktą).

46 Be to, reikia pažymėti, kad Teisingumo Teismas yra konstatavęs, jog oro linijų pilotai iš esmės turi būti fiziškai pajėgūs, nes dėl fizinio netinkamumo šiai profesijai gali kilti reikšmingų pasekmių, o šis pajėgumas su amžiumi mažėja (šiuo klausimu žr. 2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 67 punktą).

47 Taigi Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktas yra tinkamas užsibrėžtam bendrojo intereso tikslui pasiekti, nes jame suteikiama galimybė išvengti atvejų, kai fizinio pajėgumo sumažėjimas sulaukus 65 metų amžiaus lemia avarijas.

48 Tokiomis aplinkybėmis primintina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją teisės aktai gali garantuoti nurodyto tikslo pasiekimą, tik jeigu jais iš tikrųjų nuosekliai ir sistemiškai siekiama šio tikslo, ir kad įstatymo nuostatų išimtys kai kuriais atvejais gali pakenkti jo nuoseklumui, ypač tuomet, kai dėl jų masto jomis pasiektas rezultatas prieštarauja šiuo įstatymu siekiamam tikslui (2011 m. liepos 21 d. Sprendimo *Fuchs ir Köhler*, C-159/10 ir C-160/10, EU:C:2011:508, 85 ir 86 punktai).

49 Šiuo klausimu pasakytina, kad iš Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkto teksto matyti, jog 65 metų amžiaus riba netaikoma nekomercinio oro transporto srityje. Anot W. Fries, toks netaikymas turi įtakos šio punkto nuoseklumui atsižvelgiant į siekiamą tikslą, todėl nagrinėjamas ribojimas yra neproporcingas.

50 Vis dėlto nustatęs šią amžiaus ribą tik komerciniam oro transportui Sąjungos teisės aktų leidėjas atsižvelgė į šios rūšies transporto ir nekomercinio oro transporto skirtumus, t. y. visų pirma komercinio oro transporto orlaivių didesnį techninį sudėtingumą ir didesnį šioje srityje dirbančių žmonių skaičių, o šie skirtumai pateisina skirtingų taisyklių nustatymą siekiant užtikrinti abiejų rūšių transporto oro eismo saugumą.

51 Tokiomis aplinkybėmis tai, kad 65 metų amžiaus riba taikoma tik komercinio oro transporto srityje, veikiau sustiprina, o ne susilpnina atitinkamos priemonės proporcingumą.

52 Taigi draudimas 65 metų amžiaus sulaukusiems piloto licencijos turėtojams dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotais yra tinkama priemonė atitinkamam Europos civilinės aviacijos saugos lygiui išlaikyti.

53 Siekiant išnagrinėti, ar tokia priemone viršijama tai, kas būtina užsibrėžtam tikslui pasiekti, ir ar daroma pernelyg didelė žala piloto licencijos turėtojų, kuriems suėjo 65 metai, interesams, šią priemonę reikia vertinti atsižvelgiant į teisės aktų sistemą, kurioje ji taikoma, ir įvertinti tiek galimą žalą asmenims, kuriems ji taikoma, tiek naudą, kurią bendrai gauna visuomenė ir pavieniai jos nariai (pagal analogiją žr. 2012 m. liepos 5 d. Sprendimo *Hörnfeldt*, C-141/11, EU:C:2012:421, 38 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

54 Šiuo klausimu primintina, kad Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktas yra viena iš Sąjungos teisės aktų leidėjo priimtų taisyklių, kuriose nustatyti su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję reikalavimai siekiant užtikrinti, kad įgulos nariai būtų kvalifikuoti, sąžiningi ir kompetentingi ir kuo geriau atliktų jiems paskirtas funkcijas, ir taip pagerinti aviacijos saugumą.

55 Kadangi aviacijos srityje veikiančių subjektų grandinėje orlaivių pilotai yra esminė grandis, šių specialistų kompetencija yra viena iš pagrindinių civilinės aviacijos patikimumo ir saugumo garantijų. Todėl būtina priimti priemones, kuriomis būtų užtikrinama, kad pilotuoti orlaivius galėtų tik reikalaujamo fizinio pajėgumo asmenys, siekiant iki minimumo sumažinti žmogiškosios klaidos riziką.

56 Tokiomis aplinkybėmis neatrodo nepagrįsta, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, atsižvelgdamas į žmogiškųjų faktorių svarbą civilinėje aviacijoje ir į piloto profesijai būtino fizinio pajėgumo laipsnišką mažėjimą su amžiumi, mano esant būtina nustatyti amžiaus ribą, iki kurios asmenys gali dirbti komercinio oro transporto pilotais, kad būtų išlaikytas tinkamas Europos civilinės aviacijos saugos lygis.

57 Kiek tai susiję su būtent 65 metų amžiaus riba, W. Fries ginčija šią ribą ir tvirtina, kad, pirma, nėra jokių moksliškai pagrįstų medicinos duomenų, patvirtinančių padidėjusio pavojaus sąsają su didesniu negu 65 metų komercinio oro transporto pilotų amžiumi, ir, antra, fizinis ir psichinis pajėgumas mažėja ne nuo tam tikro amžiaus, o kiekvieno individo atveju priklauso nuo įvairių veiksnių, iš kurių pirmiausia paminėtina gyvenimo istorija.

58 Vis dėlto su šiais argumentais negalima sutikti.

59 Visų pirma primintina, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas turi didelę diskreciją dėl sudėtingų medicininių klausimų, kaip antai susijusių su tuo, ar tam tikro amžiaus asmenys pasižymi ypatingu fiziniu pajėgumu, būtinu oro linijų piloto profesijai, ir kad, esant abejonių dėl pavojaus žmonių sveikatai ar masto, Sąjungos teisės aktų leidėjas gali imtis apsaugos priemonių nelaukdamas, kol tokio pavojaus realumas ir rimtumas bus visiškai įrodyti (pagal analogiją žr. 2014 m. gegužės 22 d. Sprendimo *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 64 ir 65 punktus).

60 Kadangi civilinės aviacijos sauga glaudžiai susijusi su įgulos narių, keleivių ir vietų, virš kurių skrendama, gyventojų apsauga, Sąjungos teisės aktų leidėjas, priimdamas sprendimą nustatyti tokią amžiaus ribą, kaip nagrinėjama šioje byloje, esant su mokslu susijusių abejonių gali teikti pirmenybę priemonėms, dėl kurių yra įsitikinęs, kad jomis bus užtikrintas aukštas saugos lygis, su sąlyga, kad šios priemonės pagrįstos objektyviais duomenimis.

61 Šiuo klausimu pirmiausia pažymėtina, kad 65 metų amžius gali būti laikomas pakankamu, kad būtų nustatytas kaip amžiaus riba nebeleisti dirbti komercinio oro transporto pilotu (pagal analogiją žr. 2010 m. sausio 12 d. Sprendimo *Petersen*, C-341/08, EU:C:2010:4, 52 punktą).

62 Taip pat konstatuotina, kad Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkte perteikiamos tarptautinės taisyklės tarptautinio komercinio oro transporto srityje, į kurias aiškiai pateikiama nuoroda šio reglamento 11 konstatuojamojoje dalyje ir kuriose nustatyta ta pati amžiaus riba.

63 Kaip savo išvados 56 punkte pažymėjo generalinis advokatas, kadangi šios taisyklės pagrįstos išsamiomis profesinėmis diskusijomis ir ekspertų žiniomis, jos yra objektyvus ir pagrįstas orientyras sprendimus priimantiems asmenims ir svarbus pagrindas vertinant šioje byloje nagrinėjamos Sąjungos teisės nuostatos proporcingumą.

64 Be to, atsižvelgiant į Sąjungos teisės aktų leidėjo turimą diskreciją, negalima teigti, kad jis privalo numatyti ne amžiaus ribą, o kiekvieno 65 metų amžiaus sulaukusio piloto licencijos turėtojo fizinio ir psichinio pajėgumo individualų vertinimą.

65 Šiuo klausimu, kaip savo išvados 60 ir 61 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, šis teisės aktų leidėjas pasirinko taikyti individualizuotą požiūrį 60–64 metų amžiaus grupėje ir nustatyti 65 metų amžiaus ribą, o remiantis išdėstytais argumentais tai rodo taikytinomis tarptautinėmis normomis, pagrįstomis naujausiais medicininiais tyrimais šioje srityje, pagrįstą pasirinkimą.

66 Be to, pažymėtina, kad dėl nustatytos amžiaus ribos asmenys, kuriems ji taikoma, savaime nepriverčiami galutinai pasitraukti iš darbo rinkos, nes šia riba nenustatyta privaloma automatinio išėjimo į pensiją tvarka ir ji nereiškia, kad darbuotojo darbo sutartis būtinai nutraukiama, nes jam suėjo 65 metai (pagal analogiją žr. 2012 m. liepos 5 d. Sprendimo *Hörnfeldt*, C-141/11, EU:C:2012:421, 40 punktą).

67 Iš tiesų pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktą iš 65 metų sulaukusių piloto licencijos turėtojų neatimama galimybė apskritai dirbti oro transporto srityje, jiems tik draudžiama dirbti komercinio oro transporto pilotais.

68 Tokiomis aplinkybėmis konstatuotina, kad 65 metų amžiaus sulaukusiems piloto licencijos turėtojams taikomas draudimas dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotais neviršija to, kas būtina siekiamam bendrojo intereso tikslui pasiekti.

69 Remiantis tuo, kas išdėstyta, Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkte įtvirtintas skirtingas požiūris dėl amžiaus atitinka Chartijos 21 straipsnio 1 dalį.

Dėl Chartijos 15 straipsnio 1 dalies

70 Chartijos 15 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta kiekvieno asmens teisė į darbą ir verstis pasirinkta profesija ar veikla.

71 Nagrinėjamu atveju pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktą ribojama 65 metų amžiaus sulaukusių piloto licencijų turėtojų teisė verstis savo profesine veikla, nes nuo 65-ojo gimtadienio jie nebegali dirbti komercinio oro transporto pilotais.

72 Vis dėlto, kaip nurodyta šio sprendimo 36 punkte, Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje numatyta galimybė apriboti naudojimąsi teisėmis, jei šie apribojimai numatyti įstatymo, nekeičia šių teisių ir laisvių esmės ir, remiantis proporcingumo principu, yra būtini ir tikrai atitinka Sąjungos pripažintus bendruosius interesus arba reikalingi kitų teisėms ir laisvėms apsaugoti.

73 Konkrečiai dėl laisvės pasirinkti profesiją ir užsiimti verslu reikia pažymėti, kad, remiantis Teisingumo Teismo jurisprudencija, laisvė vykdyti profesinę veiklą, kaip ir nuosavybės teisė, nėra absoliučios ir turi būti vertinamos atsižvelgiant į jų socialinę funkciją. Todėl naudojimasis šiomis laisvėmis gali būti apribotas, jeigu tokie apribojimai iš esmės atitinka Sąjungos siekiamus bendrojo intereso tikslus ir, atsižvelgiant į siekiamą tikslą, nėra neproporcingas ir neleistinas kišimasis, pažeidžiantis pačią šių teisių esmę (2012 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Deutsches Weintor*, C-544/10, EU:C:2012:526, 54 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

74 Kaip pažymėta šio sprendimo 37 punkte, draudimas 65 metų amžiaus sulaukusiems piloto licencijos turėtojams dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotais laikytinas numatytu įstatymo, kaip tai suprantama pagal Chartijos 52 straipsnio 1 dalį.

75 Be to, šis draudimas nepažeidžia pačios teisės verstis profesine veikla, nes jame numatyti tik tam tikri 65 metų sulaukusių piloto licencijos turėtojų profesinės veiklos ribojimai.

76 Dėl ginčijamos priemonės tikslo iš šio sprendimo 40–43 punktų matyti, kad Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktu siekiama užtikrinti ir išlaikyti vienodai aukštą Europos civilinės aviacijos saugos lygį, o tai yra bendrojo intereso tikslas.

77 Kiek tai susiję su proporcingumo principo laikymusi, iš šio sprendimo 45–52 punktų matyti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjama priemonė yra tinkama siekiamam bendrojo intereso tikslui pasiekti.

78 Be to, šio sprendimo 53–68 punktuose pateikti svarstymai leidžia daryti išvadą, kad, priimdamas nuostatą, kurios galiojimas ginčijamas, Sąjungos teisės aktų leidėjas palygino aviacijos saugos reikalavimus ir 65 metų sulaukusių piloto licencijos turėtojų individualią teisę dirbti ir verstis pasirinkta profesine veikla, ir šis palyginimas negali būti laikomas neproporcingu siekiamam tikslui.

79 Taigi Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkte įtvirtintas draudimas 65 metų amžiaus sulaukusiems piloto licencijos turėtojams dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotais suderinamas su Chartijos 15 straipsnio 1 dalimi.

80 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus konstatuotina, kad išnagrinėjus pirmąjį ir antrąjį klausimus nenustatyta aplinkybių, galinčių paveikti Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkto galiojimą atsižvelgiant į Chartijos 15 straipsnio 1 dalį arba 21 straipsnio 1 dalį.

Dėl trečiojo klausimo

81 Trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktas turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį 65 metų amžiaus sulaukusiam piloto licencijos turėtojui draudžiama dirbti komercinę veiklą vykdančios oro transporto bendrovės vykdomų tuščių orlaivių skrydžių ar perskraidinimo skrydžių pilotu, kai nevežami nei keleiviai, nei kroviniai ar pašto kroviniai, ir būti instruktoriumi ir (arba) egzaminuotoju orlaivyje ne kaip skrydžio įgulos nariui.

82 Norint atsakyti į šį klausimą primintina, kad pagal minėto reglamento I priedo FCL.065 nuostatos b punktą 65 metų amžiaus sulaukęs piloto licencijos turėtojas negali būti komercinio oro transporto orlaivio pilotas.

83 Taigi iš paties šios nuostatos teksto matyti, kad joje numatytas ribojimas taikomas tik tais atvejais, kai įvykdytos trys kumuliacinės sąlygos, t. y. piloto licencijos turėtojui turi būti sukakę 65 metai, jis turi dirbti orlaivio pilotu ir orlaivis turi būti naudojamas komerciniam oro transportui.

84 Tokiomis aplinkybėmis pažymėtina, kad Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.010 nuostatoje sąvoka „komercinis oro transportas“ aiškiai apibrėžta kaip keleivių, krovinių ar pašto krovinių vežimas už užmokestį ar samdos mokestį.

85 Tačiau, kaip matyti iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir iš trečiojo klausimo formuluotės, tuščių orlaivių skrydžiais ar perskraidinimo skrydžiais nevežami keleiviai, kroviniai ar pašto kroviniai.

86 Be to, dėl su pilotų mokymu ir egzaminavimu susijusios veiklos reikia pažymėti, kad neginčijama, jog piloto licencijos turėtojas, dirbantis instruktoriumi ir (arba) egzaminuotoju, yra skrydžio įgulos kabinoje, tačiau nepilotuoja lėktuvo.

87 Taigi konstatuotina, kad nei tuščių orlaivių skrydžiams ar perskraidinimo skrydžiams, nei su pilotų mokymu ir egzaminavimu susijusiai veiklai netaikoma Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punkte nurodyta priemonė.

88 Remiantis išdėstytais argumentais, į trečiąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktas turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį 65 metų amžiaus sulaukusiam piloto licencijos turėtojui nedraudžiama nei dirbti komercinę veiklą vykdančios oro transporto bendrovės vykdomų tuščių orlaivių skrydžių ar perskraidinimo skrydžių pilotu, kai nevežami nei keleiviai, nei kroviniai ar pašto kroviniai, nei būti instruktoriumi ir (arba) egzaminuotoju orlaivyje ne kaip skrydžio įgulos nariui.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

89 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio 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 (pirmoji kolegija) nusprendžia:

1. **Išnagrinėjus pirmąjį ir antrąjį klausimus nenustatyta aplinkybių, galinčių paveikti 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, I priedo FCL.065 nuostatos b punkto galiojimą atsižvelgiant į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 15 straipsnio 1 dalį arba 21 straipsnio 1 dalį.**

2. **Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos b punktas turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį 65 metų amžiaus sulaukusiam piloto licencijos turėtojui nedraudžiama nei dirbti komercinę veiklą vykdančios oro transporto bendrovės vykdomų tuščių orlaivių skrydžių ar perskraidinimo skrydžių pilotu, kai nevežami nei keleiviai, nei kroviniai ar pašto kroviniai, nei būti instruktoriumi ir (arba) egzaminuotoju orlaivyje ne kaip skrydžio įgulos nariui.**

Parašai.