Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

5. juuli 2017*

Eelotsusetaotlus — Lennutransport — Määrus (EL) nr 1178/2011 — I lisa punkti FCL.065 alapunkt b — 65aastaseks saanud piloodiloa omanikel ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina tegutsemise keeld — Kehtivus — Euroopa Liidu põhiõiguste harta — Artikkel 15 — Kutsevabadus — Artikkel 21 — Võrdne kohtlemine — Vanuse alusel diskrimineerimine — Äriline lennutransport — Mõiste

Kohtuasjas C190/16,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Bundesarbeitsgerichti (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim töökohus) 27. jaanuari 2016. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 5. aprillil 2016, menetluses

Werner Fries

versus

Lufthansa CityLine GmbH,

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: koja president R. Silva de Lapuerta (ettekandja), kohtunikud E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev ja S. Rodin,

kohtujurist: M. Bobek,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

— W. Fries, esindaja: *Rechtsanwalt* M. Mensching,

— Lufthansa CityLine GmbH, esindaja: *Rechtsanwalt* C. Schalast,

— Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* G. Palatiello,

— Euroopa Komisjon, esindajad: D. Martin, W. Mölls ja F. Wilman,

olles 21. märtsi 2017. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

* * Kohtumenetluse keel: saksa.

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kas komisjoni 3. novembri 2011. aasta määruse (EL) nr 1178/2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT 2011, L 311, lk 1), I lisa punkti FCL.065 alapunkt b on kehtiv, ja teise võimalusena, kuidas seda tõlgendada.

2 Taotlus on esitatud Werner Friesi ja Saksamaal asutatud lennuettevõtja Lufthansa CityLine GmbH (edaspidi „Lufthansa“) vahelises vaidluses, mille ese on 2013. aasta novembri ja detsembri töötasu, mida Lufthansa on väidetavalt kohustatud W. Friesile maksma.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

Chicago konventsioon

3 Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni, mis allkirjastati 7. detsembril 1944 Chicagos (edaspidi „Chicago konventsioon“), on ratifitseerinud kõik Euroopa Liidu liikmesriigid, kuid Euroopa Liit ise ei ole siiski nimetatud konventsiooniga ühinenud. Selle konventsiooniga asutati Rahvusvaheline Tsiviillennundusorganisatsioon (ICAO), mille eesmärk nimetatud konventsiooni artikli 44 kohaselt on välja töötada rahvusvahelise lennuliikluse põhimõtted ja meetodid ning aidata kaasa rahvusvahelise lennutranspordi planeerimisele ja arendamisele.

4 Chicago konventsiooni lisa 1 „Lennundusspetsialistide load“, mille võttis vastu ICAO nõukogu, koondab soovituslikud normid ja praktikad, mis reguleerivad lennumeeskonna liikmetele (piloodid, pardainsenerid ja pardanavigaatorid), lennujuhtidele, lennuside raadiooperaatoritele, hooldustehnikutele ja tehnilisele personalile lubade väljastamist. Nimetatud lisa sisaldab eeskätt järgmisi sätteid:

„2.1.10.1 Piloodiloa väljastanud lepinguosaline riik annab selle loa omanikule õiguse kuni 60 aasta vanuseni täita piloteeriva piloodi ülesandeid rahvusvahelistel kommertslendudel, või kuni 65 aasta vanuseni mitme piloodiga lendudel ja kui teistel pilootidel ei ole 60. eluaasta veel täitunud.

2.1.10.2 Soovitus. On soovitatav, et piloodiloa väljastanud lepinguosaline riik annab selle loa omanikule õiguse kuni 65 aasta vanuseni täita teise piloodi kohustusi rahvusvahelistel kommertslendudel.“

JAR-FCL 1

5 Era-, elukutselisi või liinipiloote puudutavad rahvusvahelised eeskirjad töötab välja rahvusvaheline organisatsioon Joint Aviation Authorities, mille liige on ka Saksamaa Liitvabariik. Üks nendest eeskirjadest, Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (edaspidi „JAR-FCL 1“), võeti vastu 15. aprillil 2003. JAR-FCL 1 avaldas föderaalne transpordi-, ehitus- ja elamuministeerium 29. aprilli 2003. aasta *Bundesanzeiger*'is nr 80a.

6 JAR-FCL 1 punkt 1.060 näeb ette:

„Piirangud 60aastaste või vanemate loaomanike suhtes:

a) 60–64aastane:

60aastane või vanem piloodiloa omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina, välja arvatud juhul, kui
1. ta on mitme piloodiga lennumeeskonna liige
2. ja teistel pilootidel ei ole 60. eluaasta veel täitunud.

b) 65aastane:

65aastane või vanem piloodiloa omanik ei tohi enam tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina […]“

Liidu õigus

Määrus (EÜ) nr 216/2008

7 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määruse (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT 2008, L 79, lk 1), artikli 2 lõige 1 sätestab:

„Käesoleva määruse peaeesmärk on luua ja säilitada Euroopas tsiviillennundusohutuse ühtne kõrge tase.“

Määrus nr 1178/2011

8 Määruse nr 1178/2011 põhjendused 1 ja 11 on sõnastatud järgmiselt:

„(1) Määruse (EÜ) nr 216/2008 eesmärk on tagada ja säilitada Euroopa tsiviillennunduse ohutuse ühtne kõrge tase. Kõnealuses määruses on sätestatud vahendid nii eespool nimetatud eesmärgi kui ka muude eesmärkide saavutamiseks tsiviillennunduse ohutuse valdkonnas.

[…]

(11) Selleks et tagada sujuv üleminek ja tsiviillennundusohutuse ühtlustatud kõrge tase ELis, peaksid rakendusmeetmed kajastama piloodikoolituse ja õhusõidukite meeskondade lennundustegevuseks vajaliku tervisliku seisundi hindamise kõige uuemaid arengusuundi, sh parimaid tavasid ning teaduse ja tehnika arengut. Sellest tulenevalt tuleks arvesse võtta Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) ja Euroopa Ühinenud Lennuametite poolt 30. juunil 2009 heakskiidetud nõudeid ja haldusmenetlusi ning konkreetse liikmesriigi olukorda käsitlevaid kehtivaid õigusakte.“

9 Määruse nr 1178/2011 artikkel 3 „Piloodi load ja tervisetõendid“ sätestab:

„Ilma et see piiraks artikli 7 kohaldamist, järgivad määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c ning artikli 4 lõikes 5 osutatud õhusõidukite piloodid käesoleva määruse I ja IV lisas sätestatud tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi.“

10 Määruse nr 1178/2011 I lisa punkt FCL.010 „Mõisted“ sätestab:

„Käesolevas osas kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

„äriline lennutransport“ – reisijate-, kauba- või postivedu tasu või hüvitise eest;

[…]“

11 Nimetatud määruse I lisa punkt FCL.065 „60aastaste ja vanemate loaomanike õiguste piiramine ärilises lennutranspordis“ sätestab järgmist:

„a) Vanus 60–64 aastat. Lennukid ja kopterid. 60aastane või vanem piloodiloa omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina, välja arvatud järgmistel juhtudel:
1) mitme piloodiga lennumeeskonna liikmena ning
2) kui kõnealune loaomanik on lennumeeskonnas ainus 60aastane või vanem piloot.

b) Vanus 65 aastat. 65aastane või vanem piloodiloa omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina.“

Saksamaa õigus

12 Saksa tsiviilseadustiku (Bürgerliches Gesetzbuch, edaspidi „BGB“) § 241 „Võlaõiguslikust suhtest tulenevad kohustused“ lõige 2 sätestab:

„Võlasuhe võib selle sisust tulenevalt kohustada poolt arvestama teise poole õiguste, hüvede ja huvidega.“

13 BGB § 280 lõike 1 kohaselt: „[k]ui võlgnik rikub võlaõiguslikust suhtest tulenevat kohustust, võib võlausaldaja nõuda seeläbi tekkinud kahju hüvitamist.“

14 BGB § 293 „Võlausaldaja viivitus“ näeb ette:

„Võlausaldaja on viivituses, kui ta ei võta talle pakutud sooritust vastu.“

15 BGB § 297 „Võlgniku suutmatus“ sätestab järgmist:

„Võlausaldaja ei ole viivituses, kui võlgnik ei ole pakkumise ajal […] suuteline sooritust tegema.“

16 BGB § 615 „Hüvitamine võlausaldaja viivituse ja äririski korral“ sätestab:

„Kui käsundiandja viivitab teenuste vastuvõtmisega, võib kohustatud isik nõuda viivituse tõttu osutamata teenuste eest kokkulepitud tasu, ilma et ta oleks kohustatud järelsoorituseks.

[…]“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

17 Põhikohtuasja hageja W. Fries töötas Lufthansas lennuki kaptenina ajavahemikul aastast 1986 kuni 31. detsembrini 2013. Peale selle oli töölepingu lisa alusel tema ülesandeks ka teiste pilootide koolitamine.

18 Oktoobris 2013 sai põhikohtuasja hageja 65aastaseks. Tema tööleping lõppes 31. oktoobril 2013, kuna kehtiva kollektiivlepingu kohaselt oli ta riikliku pensionikindlustusskeemi alusel jõudnud seaduses sätestatud tavalisse pensioniikka.

19 Alates 31. oktoobrist 2013 lõpetas Lufthansa W. Friesiga töösuhte, olles seisukohal, et määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b kohaselt ei võinud W. Fries alates sellest kuupäevast enam töötada piloodina ärilises lennutranspordis.

20 Eelotsusetaotlusest ilmneb, et ajavahemikul 31. oktoober kuni 31. detsember 2013 oli W. Friesil endiselt üldine liinipiloodi luba (ATPL), sealhulgas Embraeri lennukitüübile; tüübipädevuse lennuõpetaja (TRI) tegevusluba Embraeri lennukitüübi pilootide koolitamiseks lennukis ja lennusimulaatoril; tüübipädevuse kontrollpiloodi (TRE) tegevusluba pilootide testimiseks lennukis ja lennusimulaatoril Embraeri lennukitüübi tüübipädevuse väljaandmiseks või pikendamiseks, ning vanemkontrollpiloodi (SEN) tunnistus, mis annab õiguse testida tüübipädevuse kontrollpiloote (TRE) olenemata lennukitüübist.

21 W. Fries väidab Bundesarbeitsgerichtis (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim töökohus), et Lufthansa keeldus ebaseaduslikult andmast talle tööd piloodina ning nõudis, et Lufthansat kohustataks maksma talle töötasu 2013. aasta novembri ja detsembri eest.

22 Selles osas märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et tööandja on siseriiklike õigusnormide „viivituses“ kohaselt, kui ta ei võta täidetavas töösuhtes vastu talle töövõtja poolt nõuetekohaselt pakutud sooritust. Niisugusel juhul võib töötaja, kuigi ta ei tööta, nõuda töötasu, mille ta oleks saanud siis, kui tööandja oleks viivituse ajal võtnud vastu talle pakutud soorituse. Ent kui töötaja ei ole suuteline kohustust täitma, siis on tööandja poolt töö pakkumise vastuvõtmisega viivitamine välistatud. Kui töötajal ei ole võimalik täielikult või osaliselt teha töölepingus kokkulepitud sooritust, on tööandja kohustatud andma asjaomasele töötajale muid ülesandeid, mida töötaja on suuteline täitma. Kui tööandja rikub seda kohustust, võib tal tekkida kahju hüvitamise kohustus.

23 Lufthansa leiab, et mingit W. Friesi pakutud soorituse vastuvõtmisega viivitamist 2013. aasta novembri ja detsembri jooksul ei saa talle süüks panna, kuna põhikohtuasja hagejal ei olnud alates 65. eluaastast enam õigus töötada piloodina ärilises lennutranspordis tulenevalt määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktist b, mistõttu ta ei olnud võimeline teenuseid osutama alates 1. novembrist 2013 kuni töösuhte lõpetamiseni.

24 Eelotsusetaotluse esitanud kohus aga kahtleb, kas määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b on kooskõlas Euroopa Liidu põhiõiguste hartaga (edaspidi „harta“) ning eelkõige selle artikli 21 lõikes 1 sätestatud vanuse tõttu diskrimineerimise keeluga ja artikli 15 lõikes 1 sätestatud õigusega teha tööd ja tegutseda vabalt valitud või vastuvõetaval kutsealal.

25 Lisaks leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kui selle määruse I lisa punkti FCL.065 alapunkt b on hartaga kooskõlas, võiks W. Fries siseriiklike õigusnormide kohaselt esitada kahju hüvitamise nõude, kui leitakse, et ka 65aastaseks saanuna võiks ta endiselt piloteerida ülelende ja/või tegutseda lennuki pardal lennuõpetaja ja kontrollpiloodina. Niisugune nõue sõltub sellest, kuidas tõlgendada mõistet „äriline lennutransport“ määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b tähenduses koostoimes selle lisa punktiga FLC.010.

26 Neil asjaoludel otsustas Bundesarbeitsgericht (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim töökohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b on kooskõlas harta artikli 21 lõikes 1 sätestatud vanuse tõttu diskrimineerimise keeluga?

2. Kas määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b on kooskõlas harta artikli 15 lõikega 1, mille kohaselt on igaühel õigus teha tööd ja tegutseda vabalt valitud või vastuvõetaval kutsealal?

3. Juhul kui esimesele ja teisele küsimusele vastatakse jaatavalt:
   a) kas mõiste „äriline lennutransport“ määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b tähenduses või sama määruse I lisa punktis FCL.010 esitatud määratluse kohaselt hõlmab ka lennuettevõtja äritegevuse hulka kuuluvaid nn ülelende, mille puhul ei toimu reisijate-, kauba- ega postivedu;
   b) kas mõiste „äriline lennutransport“ määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b tähenduses või sama määruse I lisa punktis FCL.010 esitatud määratluse kohaselt hõlmab koolitust ja eksamite läbiviimist, mille puhul üle 65aastane piloot viibib lennuki piloodikabiinis jälgiva meeskonnaliikmena?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene ja teine küsimus

27 Oma esimese ja teise küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b on harta artikli 15 lõiget 1 või artikli 21 lõiget 1 silmas pidades kehtiv.

28 Nendele küsimustele vastamiseks tuleb esmalt kindlaks määrata, kas liidu seadusandja rikkus harta artikli 21 lõikes 1 sätestatud diskrimineerimise keelu põhimõtet, mis ütleb, et „keelatud on igasugune diskrimineerimine, sealhulgas […] vanuse […] tõttu“, kui ta keelas 65aastaseks saanud piloodiloa omanikel ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina tegutsemise. Teiseks tuleb kontrollida, kas niisugust keeldu kehtestades rikkus liidu seadusandja osas, mis puudutab lubade omanikke, keda nimetatud keeld puudutab, harta artikli 15 lõikes 1 sätestatud töötaja õigust teha tööd ja tegutseda vabalt valitud või vastuvõetaval kutsealal.

Harta artikli 21 lõige 1

29 Harta artiklis 20 sätestatud võrdse kohtlemise põhimõte on liidu õiguse üldpõhimõte, mille spetsiifilisem väljendus on harta artikli 21 lõikes 1 sätestatud diskrimineerimiskeeld.

30 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt nõuab nimetatud põhimõte, et sarnaseid olukordi ei käsitletaks erinevalt ja erinevaid olukordi ei käsitletaks ühtemoodi, välja arvatud juhul, kui selline kohtlemine on objektiivselt põhjendatud (kohtuotsus, 1.3.2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats jt, C236/09, EU:C:2011:100, punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika).

31 Seetõttu tuleb esmalt kontrollida, kas määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktiga b kehtestatakse erinev kohtlemine vanuse tõttu.

32 Selle sätte kohaselt ei ole piloodiloa omanikel õigust pärast 65aastaseks saamist tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina.

33 Määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b näeb nii ette 65aastaseks saanud piloodiloa omanike ebasoodsama kohtlemise võrreldes nendega, kes on alla 65 aasta vanad.

34 Järelikult tuleb tunnistada, et see säte kehtestab erineva kohtlemise vanuse tõttu.

35 Teiseks tuleb analüüsida, kas see erinev kohtlemine on siiski kooskõlas harta artikli 21 lõikega 1, kuivõrd see vastab harta artikli 52 lõikes 1 sätestatud tingimustele.

36 Sellega seoses tuleb meenutada, et harta artikli 52 lõige 1 näeb ette, et hartaga tunnustatud õiguste ja vabaduste teostamist tohib piirata ainult seadusega ning arvestades nimetatud õiguste ja vabaduste olemust. Proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt võib piiranguid seada üksnes juhul, kui need on vajalikud ning vastavad tegelikult liidu poolt tunnustatud üldist huvi pakkuvatele eesmärkidele või kui on vaja kaitsta teiste isikute õigusi ja vabadusi.

37 Vaidlust ei ole selles, et 65aastaseks saanud piloodiloa omanikele seatud keeld tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina on ette nähtud seadusega harta artikli 52 lõike 1 tähenduses, kuna see tuleneb määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktist b.

38 Lisaks, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 33 märgib, järgib see piirang diskrimineerimiskeelu põhimõtte põhiolemust. Nimelt ei sea see piirang kõnealust põhimõtet iseenesest kahtluse alla, kuna see puudutab üksnes konkreetset küsimust lennu teostamisega seotud ülesannete täitmise piiramisest lennuohutuse tagamise eesmärgil (vt analoogia alusel kohtuotsus, 29.4.2015, Léger, C528/13, EU:C:2015:288, punkt 54).

39 Sellegipoolest tuleb veel kontrollida, kas sama piirang vastab üldist huvi pakkuvale eesmärgile harta artikli 52 lõike 1 tähenduses, ja – jaatava vastuse korral – kas see järgib proportsionaalsuse põhimõtet nimetatud sätte tähenduses.

40 Mis puudutab määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktiga b taotletud eesmärki, siis tuleb märkida, et nagu ilmneb ka selle määruse pealkirjast, määratakse selles määruses kindlaks tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused määruse nr 216/2008 kohaselt. Määrus nr 1178/2011 võeti niisiis vastu selleks, et rakendada määruse nr 216/2008 sätteid.

41 Kuna määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b kujutab endast määruse nr 216/2008 rakendusmeedet, siis tuleb niisiis sedastada, et selles kohtuasjas käsitletav säte taotleb sama eesmärki kui viimati nimetatud määrus, see tähendab luua ja säilitada Euroopas tsiviillennundusohutuse ühtne kõrge tase, nagu ilmneb ka määruse nr 216/2008 artiklist 2 ja määruse nr 1178/2011 põhjendustest 1 ja 11.

42 Samas tuleb märkida, et mis puudutab lennuohutust, siis on Euroopa Kohus nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivi 2000/78/EÜ, millega kehtestatakse üldine raamistik võrdseks kohtlemiseks töö saamisel ja kutsealale pääsemisel (EÜT L 303, lk 16; ELT eriväljaanne 05/04, lk 79), artikli 2 lõike 5 ja artikli 4 lõike 1 tõlgendamisel juba otsustanud, et lennuliikluse ohutuse tagamise eesmärk on õigustatud eesmärk nende sätete tähenduses (vt selle kohta kohtuotsus, 13.9.2011, Prigge jt, C447/09, EU:C:2011:573, punktid 58 ja 69).

43 Neil tingimustel tuleb sedastada, et eesmärk luua ja säilitada Euroopas tsiviillennundusohutuse ühtne kõrge tase pakub üldist huvi.

44 Seega tuleb kontrollida, kas keelates 65aastaseks saanud piloodilubade omanikel tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina, kehtestab määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b proportsionaalse nõude, see tähendab kas niisugune meede on taotletud eesmärgi saavutamiseks sobiv ega lähe selle saavutamiseks vajalikust kaugemale.

45 Mis puudutab kõigepealt niisuguse õigusnormi sobivust taotletud eesmärgiga, siis ilmneb Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast, et mis puudutab lennuohutust, siis meetmed, millega püütakse pilootide sobivuse ja füüsiliste võimete kontrollimisega vältida lennuõnnetusi, selleks et inimlikud eksimused ei oleks nende õnnetuste põhjustajad, on kahtlemata niisugused meetmed, mis tagavad lennuliikluse ohutuse (vt analoogia alusel kohtuotsus, 13.9.2011, Prigge jt, C447/09, EU:C:2011:573, punkt 58).

46 Lisaks tuleb märkida, et olles öelnud, et liinipilootide puhul on oluline, et neil oleksid asjakohased füüsilised võimed, kuna selle elukutse puhul võivad füüsiliste häiretega kaasneda tõsised tagajärjed, sedastas Euroopa Kohus, et kahtlust ei ole selles, et need võimed vanusega vähenevad (vt selle kohta kohtuotsus, 13.9.2011, Prigge jt, C447/09, EU:C:2011:573, punkt 67).

47 Seega, kuivõrd määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b võimaldab välistada olukorra, kus nimetatud füüsiliste võimete vähenemine pärast 65. eluaastat on õnnetuste põhjuseks, siis on see säte sobiv üldist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks.

48 Selles küsimuses tuleb väljakujunenud kohtupraktikaga kooskõlas meenutada, et õigusnormid on konkreetse eesmärgi saavutamiseks sobivad üksnes juhul, kui need vastavad tõepoolest huvile saavutada see eesmärk ühtselt ja süstemaatiliselt, ning et ühe seaduse sättest ette nähtud erandid võivad teatavail juhtudel selle ühtsust ohustada – iseäranis siis, kui nad oma laiaulatuslikkuse tõttu toovad kaasa kõnealuse seaduse eesmärgile vastupidise tulemuse (kohtuotsus, 21.7.2011, Fuchs ja Köhler, C159/10 ja C160/10, EU:C:2011:508, punktid 85 ja 86).

49 Selles osas ilmneb määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b sõnastusest, et 65 aasta vanusepiiri ei kohaldata mitteärilise lennutranspordi valdkonnas. W. Friesi sõnul mõjutab niisugune erand selle punkti sidusust taotletud eesmärgiga, muutes kõnesoleva piirangu seega ebaproportsionaalseks.

50 Sellegipoolest võttis liidu seadusandja üksnes ärilise lennutranspordi raames niisugust vanuselist piirangut kehtestades arvesse erinevusi selle transpordiliigi ja mitteärilise lennutranspordi vahel, see tähendab muu hulgas ärilises lennutranspordis kasutatavate lennukite suuremat tehnilist keerukust ja selle sektoriga seotud inimeste suuremat arvu, kuna niisugused erinevused põhjendavad, miks on lennutranspordi ohutuse tagamiseks kehtestatud nendele kahele transpordiliigile erinevad eeskirjad.

51 Neil tingimustel näib, et asjaolu, et vanusepiirang 65 aastat on kohaldatav üksnes ärilise lennutranspordi sektoris, pigem suurendab kui nõrgendab kavatsetud meetme proportsionaalsust.

52 Seega kujutab 65aastaseks saanud piloodiloa omanikele seatud keeld tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina endast sobivat meedet Euroopas tsiviillennundusohutuse asjakohase taseme säilitamiseks.

53 Mis puudutab järgmiseks küsimust, kas niisugune meede läheb kaugemale sellest, mis on vajalik taotletava eesmärgi saavutamiseks ja kas see kahjustab ülemäära niisuguste piloodiloa omanike huve, kes on saanud 65aastaseks, siis tuleb seda meedet vaadelda nende õigusnormide kontekstis, kuhu see asetub ning võtta arvesse nii meetmest puudutatud isikutele tekkida võivat kahju kui kasu, mida sellest saab ühiskond üldiselt ja sellesse kuuluvad üksikisikud (vt analoogia alusel kohtuotsus, 5.7.2012, Hörnfeldt, C141/11, EU:C:2012:421, punkt 38 ja seal viidatud kohtupraktika).

54 Selles osas on oluline meelde tuletada, et määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b kuulub nende liidu seadusandja eeskirjade hulka, mis kehtestavad tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud nõuded, tagamaks, et see meeskond on kvalifitseeritud, kohusetundlik ja pädev talle usaldatud ülesannete täitmiseks parimal viisil, ja seda lennuohutuse taseme tõstmiseks.

55 Kuna lennuki piloodid kujutavad endast lennunduses tegutsevate isikute ahela olulist lüli, on nende spetsialistide pädevus üks peamisi tsiviillennunduse usaldusväärsuse ja ohutuse garantiisid. Niisuguste meetmete vastuvõtmine, mille eesmärk on tagada, et lennukeid lubatakse juhtima üksnes nõutavate füüsiliste võimetega isikud, on selles kontekstis möödapääsmatu, et viia inimlikust eksimusest tingitud õnnetuste oht miinimumini.

56 Neil tingimustel ei tundu ebamõistlik, et võttes arvesse inimfaktori olulisust tsiviillennunduse valdkonnas ning piloodi tööks nõutavate füüsiliste võimete järkjärgulist vähenemist aastate jooksul, pidas liidu seadusandja vajalikuks määrata ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina tegutsemiseks vanusepiirang, et säilitada Euroopas tsiviillennundusohutuse asjakohane tase.

57 Mis puutub vanusepiiri seadmist täpselt 65 aastale, siis vaidlustab W. Fries niisuguse piirangu, väites eeskätt, et ühelt poolt ei kinnita teaduslikult tõendatud meditsiiniandmed kõrgendatud ohtu seoses 65aastaste või vanemate pilootide kasutamisega ärilises lennutranspordis, ning et teiselt poolt ei alga füüsiliste ja psüühiliste võimete vähenemine mitte kindla vanusega, vaid see sõltub igale indiviidile omastest teguritest, sealhulgas täpsemalt tema elukäigust.

58 Nende argumentidega ei saa siiski nõustuda.

59 Nimelt on kõigepealt oluline meelde tuletada, et liidu seadusandjal on lai kaalutlusõigus selliste keeruliste meditsiiniliste asjaolude hindamisel nagu küsimus, kas liinipiloodina tegutsemiseks nõutavaid konkreetseid füüsilisi võimeid teatavast vanusest alates ei esine, ning et kui valitseb ebakindlus selles, kas esineb oht inimeste tervisele või milline on selle ohu ulatus, võib liidu seadusandja võtta kaitsemeetmeid, ootamata ära, et nende ohtude tegelik olemasolu ja raskusaste oleksid täielikult tõendatud (vt analoogia alusel kohtuotsus, 22.5.2014, Glatzel, C356/12, EU:C:2014:350, punktid 64 ja 65).

60 Võttes arvesse tihedat seost tsiviillennunduse ohutuse ning meeskonnaliikmete, reisijate ja ülelennatavate piirkondade elanike kaitse vahel, siis kui liidu seadusandja otsustab kehtestada niisuguse vanusepiiri, nagu on kõne all käesolevas kohtuasjas, on tal teatava teadusliku ebakindluse korral võimalik eelistada meetmeid, mille puhul ta on kindel, et need tagavad ohutuse kõrge taseme, tingimusel et need põhinevad objektiivsetel andmetel.

61 Selles osas tuleb kõigepealt märkida, et vanusepiiri kehtestamist 65 aastale võib pidada piisavalt kõrgeks, et ärilise lennutranspordi valdkonnas piloodina töötamise õigus võiks selles vanuses lõppeda (vt analoogia alusel kohtuotsus, 12.1.2010, Petersen, C341/08, EU:C:2010:4, punkt 52).

62 Edasi tuleb sedastada, et määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b kajastab rahvusvahelise ärilise tsiviillennundussektori rahvusvahelisi eeskirju, mis kehtestavad sama vanusepiiri ja millele pealegi viitab selle määruse põhjendus 11.

63 Nagu kohtujurist aga oma ettepaneku punktis 56 märkis, siis arvestades seda, et need eeskirjad põhinevad ulatuslikul erialasel arutelul ja teabel, on nad otsustajatele objektiivse ja mõistliku võrdlusmaterjalina eriliselt asjakohane tegur käesolevas kohtuasjas käsitletavate liidu õigusnormide proportsionaalsuse hindamiseks.

64 Võttes arvesse liidu seadusandja kaalutlusruumi, ei saa ka järeldada, et viimane peab vanusepiiri asemel nägema ette iga 65aastaseks saanud piloodiloa omaniku füüsiliste ja vaimsete võimete individuaalse hindamise.

65 Nagu märkis muu hulgas ka kohtujurist oma ettepaneku punktides 60 ja 61, siis otsustas seadusandja kombineerida vanusevahemikuks 60–64 aastat individuaalse lähenemise vanusepiiriga 65 aastat, mis eeltoodud kaalutlusi silmas pidades esindab valikut, mis lähtub tugevalt asjakohastest rahvusvahelistest eeskirjadest, mis ise põhinevad selle valdkonna meditsiiniliste erialateadmiste hetkeseisul.

66 Lisaks tuleb toonitada, et nimetatud vanusepiir ei too automaatselt kaasa seda, et puudutatud isikuid kohustatakse lõplikult tööturult lahkuma, kuna see piirang ei kehtesta automaatse pensionile saatmise kohustuslikku korda ega tähenda tingimata, et töötaja tööleping lõpetatakse põhjusel, et ta sai 65aastaseks (vt analoogia alusel kohtuotsus, 5.7.2012, Hörnfeldt, C141/11, EU:C:2012:421, punkt 40).

67 Nimelt ei jäta määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkt b 65aastaseks saanud piloodiloa omanikke välja kõigist lennutranspordivaldkonna tegevustest, vaid keelab üksnes nimetatud loaomanikel tegutseda piloodina ärilises lennutranspordis.

68 Neil tingimustel tuleb sedastada, et 65aastaseks saanud piloodiloa omanikel ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina tegutsemise keelamine ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik üldist huvi pakkuva eesmärgi saavutamiseks.

69 Eeltoodust tuleneb, et määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktis b kehtestatud vanuse tõttu erinev kohtlemine on kooskõlas harta artikli 21 lõikega 1.

Harta artikli 15 lõige 1

70 Harta artikli 15 lõige 1 on pühendatud igaühe õigusele teha tööd ja tegutseda vabalt valitud kutsealal.

71 Käesoleval juhul toob määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b kohaldamine kaasa piirangu 65aastaseks saanud piloodiloa omanike kutsevabadusele, kuna viimased ei saa oma 65. sünnipäevast alates enam ärilise lennutranspordi valdkonnas piloodina tegutseda.

72 Siiski, nagu ka käesoleva kohtuotsuse punktis 36 on märgitud, võib harta artikli 52 lõike 1 kohaselt seada hartas tunnustatud õiguste teostamisele piiranguid, tingimusel et piirangud nähakse ette seadusega, need arvestavad nimetatud õiguste ja vabaduste olemust ning on proportsionaalsuse põhimõtet järgides vajalikud ja vastavad tegelikult liidu poolt tunnustatud üldist huvi pakkuvatele eesmärkidele või vajadusele kaitsta teiste isikute õigusi ja vabadusi.

73 Mis puudutab täpsemalt kutse ja ettevõtlusvabadust, siis tuleb meenutada, et Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei ole kutsevabaduse, nagu ka omandiõiguse teostamine absoluutsed, vaid neid tuleb kaaluda nende ühiskondlikku funktsiooni arvestades. Sellest tulenevalt võidakse nende õiguste teostamise suhtes kehtestada piiranguid, tingimusel et need piirangud on tegelikult kooskõlas Euroopa Liidu taotletavate üldistest huvidest lähtuvate eesmärkidega ega kujuta endast taotletavat eesmärki silmas pidades ülemäärast ja lubamatut sekkumist, mis kahjustab tagatud õiguste olemust (kohtuotsus, 6.9.2012, Deutsches Weintor, C544/10, EU:C:2012:526, punkt 54 ja seal viidatud kohtupraktika).

74 Nagu ka käesoleva kohtuotsuse punktis 37 on märgitud, tuleb 65aastaseks saanud piloodiloa omanikele seatud keeldu tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina käsitada kui seadusega ette nähtud keeldu harta artikli 52 lõike 1 tähenduses.

75 Lisaks ei mõjuta käsitletud keeld kutsevabaduse olemust ennast, sest see kehtestab vaid teatavad piirangud 65aastaseks saanud piloodiloa omanike kutsetegevusele.

76 Mis puudutab vaidlusaluse meetmega taotletud eesmärki, siis ilmneb käesoleva kohtuotsuse punktidest 40–43, et määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b eesmärk on luua ja säilitada Euroopas tsiviillennundusohutuse ühtne kõrge tase, mida tuleb pidada üldist huvi pakkuvaks eesmärgiks.

77 Mis puudutab proportsionaalsuse põhimõtte järgimist, siis tuleneb käesoleva kohtuotsuse punktidest 45–52, et käesolevas kohtuasjas käsitletav meede on sobiv taotletud üldist huvi pakkuva eesmärgi tagamiseks.

78 Lisaks järeldub kõigist käesoleva kohtuotsuse punktides 53–68 välja toodud kaalutlustest, et kui liidu seadusandja võttis vastu vaidlustatud õigusnormi, siis ta kaalus ühelt poolt lennundusohutuse nõudeid ja teiselt poolt 65aastaseks saanud piloodiloa omanike individuaalset õigust töötada ja tegutseda enda valitud kutsealal, ja tegi seda viisil, mida ei saa pidada taotletud eesmärgi suhtes ebaproportsionaalseks.

79 Seega on 65aastaseks saanud piloodiloa omanikel ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina tegutsemise keeld, mis on ette nähtud määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktis b, kooskõlas harta artikli 15 lõikega 1.

80 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb sedastada, et esimese ja teise küsimuse analüüs ei toonud välja ühtki asjaolu, mis võiks harta artiklit 15 lõiget 1 või artikli 21 lõiget 1 arvestades mõjutada määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b kehtivust.

Kolmas küsimus

81 Oma kolmanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b tuleb tõlgendada nii, et see keelab 65aastaseks saanud piloodiloa omanikul piloteerida lennuettevõtja äritegevuse hulka kuuluvaid niinimetatud ülelende, mille puhul ei toimu reisijate-, kauba- ega postivedu, ning tegutseda lennuõpetaja ja/või kontrollpiloodina lennuki pardal, viibides seal jälgiva meeskonnaliikmena.

82 Sellele küsimusele vastamiseks tuleb meenutada, et nimetatud määruse I lisa punkti FCL.065 alapunkti b kohaselt ei tohi 65aastaseks saanud piloodiloa omanik tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina.

83 Selle sätte sõnastusest endast ilmneb veel, et üksnes olukorrad, kus kumulatiivselt on täidetud kolm tingimust, nimelt et asjaomane piloodiloa omanik peab olema saanud 65aastaseks, et ta tegutseb lennuki piloodina ja et nimetatud lennukit kasutatakse ärilises lennutranspordis, kuuluvad selles sättes ette nähtud piirangu alla.

84 Selles kontekstis on oluline märkida, et määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.010 sõnaselge määratluse kohaselt on mõiste „äriline lennutransport“ reisijate-, kauba- või postivedu tasu või hüvitise eest.

85 Mis aga puudutab ülelende, siis nagu ilmneb eelotsusetaotlusest ja kolmanda küsimuse sõnastusest, ei veeta nendel lendudel ei reisijaid, kaupa ega posti.

86 Lisaks, mis puudutab pilootide koolituse ja eksamite läbiviimisega seotud tegevust, siis ei ole vaidlust selles, et isegi kui piloodiloa omanik viibibki piloodikabiinis, siis lennuõpetaja ja/või kontrollpiloodina tegutsedes ta lennukit ei piloteeri.

87 Seega tuleb järeldada, et ei ülelennud ega tegevus lennuõpetaja ja/või kontrollpiloodina ei kuulu määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunktis b viidatud meetme alla.

88 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb kolmandale küsimusele vastata, et määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b tuleb tõlgendada nii, et see ei keela 65aastaseks saanud piloodiloa omanikul osaleda piloodina lennuettevõtja äritegevuse hulka kuuluvatel ülelendudel, mille puhul ei toimu reisijate-, kauba- ega postivedu, ega tegutseda lennuõpetaja ja/või kontrollpiloodina lennuki pardal, viibides seal jälgiva meeskonnaliikmena.

Kohtukulud

89 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

1. **Esimese ja teise küsimuse analüüs ei toonud välja ühtki asjaolu, mis võiks Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 15 lõiget 1 või artikli 21 lõiget 1 arvestades mõjutada komisjoni 3. novembri 2011. aasta määruse (EL) nr 1178/2011 (millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008) I lisa punkti FCL.065 alapunkti b kehtivust.**

2. **Määruse nr 1178/2011 I lisa punkti FCL.065 alapunkti b tuleb tõlgendada nii, et see ei keela 65aastaseks saanud piloodiloa omanikul osaleda piloodina lennuettevõtja äritegevuse hulka kuuluvatel ülelendudel, mille puhul ei toimu reisijate-, kauba- ega postivedu, ega tegutseda lennuõpetaja ja/või kontrollpiloodina lennuki pardal, viibides seal jälgiva meeskonnaliikmena.**

Allkirjad