Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 5ης Ιουλίου 2017*

«Προδικαστική παραπομπή — Αεροπορικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΕ) 1178/2011 — Παράρτημα I, σημείο FCL.065, στοιχείο β' — Απαγόρευση στους κατόχους πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους να ενεργούν ως χειριστές αεροσκάφους που εκτελεί εμπορικές αερομεταφορές — Κύρος — Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης — Άρθρο 15 — Επαγγελματική ελευθερία — Άρθρο 21 — Ίση μεταχείριση — Διάκριση λόγω ηλικίας — Εμπορικές αερομεταφορές — Έννοια»

Στην υπόθεση C-190/16,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Bundesarbeitsgericht (Ομοσπονδιακό δικαστήριο εργατικών διαφορών, Γερμανία) με απόφαση της 27ης Ιανουαρίου 2016, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 5 Απριλίου 2016, στο πλαίσιο της δίκης

Werner Fries

κατά

Lufthansa CityLine GmbH,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους R. Silva de Lapuerta (εισηγήτρια), πρόεδρο τμήματος, E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev και S. Rodin, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Bobek

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— ο W. Fries, εκπροσωπούμενος από τον M. Mensching, Rechtsanwalt,

— η Lufthansa CityLine GmbH, εκπροσωπούμενη από τον C. Schalast, Rechtsanwalt,

— η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον G. Palatiello, avvocato dello Stato,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους D. Martin, W. Mölls και F. Wilman,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 21ης Μαρτίου 2017,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά το κύρος και, επικουρικώς, την ερμηνεία του σημείου FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2011, L 311, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του Werner Fries και της Lufthansa CityLine GmbH (στο εξής: Lufthansa), αεροπορικής εταιρίας που εδρεύει στη Γερμανία, σχετικά με την καταβολή αποδοχών τις οποίες φέρεται να οφείλει η Lufthansa στον W. Fries για τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 2013.

Το νομικό πλαίσιο

Διεθνές δίκαιο

Η σύμβαση του Σικάγου

3 Η Σύμβαση για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο (Ηνωμένες Πολιτείες) στις 7 Δεκεμβρίου 1944 (στο εξής: Σύμβαση του Σικάγου), κυρώθηκε από όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία όμως δεν είναι η ίδια συμβαλλόμενο μέρος. Με τη Σύμβαση αυτή ιδρύθηκε η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ), η οποία, κατά το άρθρο 44 της ίδιας Συμβάσεως, έχει ως αντικείμενο να αναπτύξει αρχές και τεχνικές της διεθνούς αεροναυτιλίας καθώς και να προωθήσει τη δημιουργία και να τονώσει την ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών μεταφορών.

4 Υπό τον τίτλο «Πτυχία και άδειες προσωπικού», το παράρτημα 1 της Συμβάσεως του Σικάγου, το οποίο εγκρίθηκε από το Συμβούλιο της ΔΟΠΑ, περιέχει τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές για τη χορήγηση πτυχίων ή αδειών στα μέλη του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης (χειριστές, ιπτάμενους μηχανικούς και αεροναυτίλους), στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, στους χειριστές αεροναυτικών σταθμών, στους τεχνικούς συντηρήσεως και στους επιμελητές πτήσεων. Ειδικότερα, στο εν λόγω παράρτημα περιλαμβάνονται οι εξής ρυθμίσεις:

«2.1.10.1 Το συμβαλλόμενο κράτος που χορήγησε πτυχίο χειριστή επιτρέπει στον κάτοχο του πτυχίου αυτού να ασκεί καθήκοντα κυβερνήτη αεροσκάφους που εκτελεί διεθνείς εμπορικές αερομεταφορές έως την ηλικία των 60 ετών, ή έως τη συμπλήρωση του 65ου έτους στην περίπτωση πτήσεων με περισσότερους χειριστές, εφόσον ο έτερος χειριστής δεν έχει συμπληρώσει το 60ό έτος της ηλικίας του.

2.1.10.2 Σύσταση – Συνιστάται το συμβαλλόμενο κράτος που χορήγησε πτυχίο χειριστή να επιτρέπει στον κάτοχό του να ασκεί καθήκοντα συγκυβερνήτη αεροσκάφους που εκτελεί διεθνείς εμπορικές αερομεταφορές έως την ηλικία των 65 ετών.»

Η JAR-FCL 1

5 Τις διεθνείς ρυθμίσεις στον τομέα των χειριστών ιδιωτικών αεροπλάνων, των επαγγελματιών χειριστών, καθώς και των χειριστών αεροπλάνων εναέριων γραμμών, επεξεργάζεται διεθνής οργάνωση, οι Joint Aviation Authorities, στην οποία μετέχει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Δέσμη τέτοιου είδους ρυθμίσεων είναι η Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (στο εξής: JAR-FCL 1) που θεσπίστηκε στις 15 Απριλίου 2003. Η JAR-FCL 1 δημοσιεύθηκε από το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Συγκοινωνιών, Δημοσίων Έργων και Στεγάσεως στο *Bundesanzeiger* αριθ. 80a, της 29ης Απριλίου 2003.

6 Το σημείο 1.060 της JAR-FCL 1 διευκρινίζει τα εξής:

«Περιορισμός των δικαιωμάτων των κατόχων πτυχίων ηλικίας άνω των 60 ετών:

a) Ηλικία 60 έως 64 ετών:

ο κάτοχος πτυχίου χειριστή ο οποίος έχει συμπληρώσει το 60ό έτος της ηλικίας του δεν εκτελεί καθήκοντα χειριστή αεροπλάνου στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών, εκτός αν:

1) ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος πλειόνων χειριστών, και
2) επιπλέον, είναι ο μόνος χειριστής του πληρώματος πτήσης, ο οποίος έχει συμπληρώσει το 60ό έτος·

b) Ηλικία 65 ετών:

ο κάτοχος πτυχίου χειριστή, ο οποίος έχει συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας του, δεν εκτελεί καθήκοντα χειριστή αεροπλάνου στο πλαίσιο εμπορικών αεροπορικών μεταφορών […]».

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός (ΕΚ) 216/2008

7 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ 2008, L 79, σ. 1), ορίζει τα εξής:

«Ο κύριος στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη.»

Ο κανονισμός 1178/2011

8 Οι αιτιολογικές σκέψεις 1 και 11 του κανονισμού 1178/2011 έχουν ως εξής:

«(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) […] 216/2008 έχει σκοπό την εδραίωση και τη διατήρηση στην Ευρώπη υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει τα μέσα επίτευξης αυτού του στόχου, καθώς και άλλων στόχων στον τομέα της ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία.

[…]

(11) Για να εξασφαλιστεί ομαλή μετάβαση και υψηλό ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ένωση, τα εκτελεστικά μέτρα πρέπει να αντιστοιχούν στις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις, συμπεριλαμβανομένων των βέλτιστων πρακτικών, και στην επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο στον τομέα της εκπαίδευσης των χειριστών και στην καλή κατάσταση της υγείας του ιπτάμενου προσωπικού από πλευράς αεροϊατρικής. Επομένως, πρέπει να συνεξεταστούν οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διοικητικές διαδικασίες που έχουν συμφωνηθεί από την Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (εφεξής "ΔΟΠΑ") και τον Σύνδεσμο Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας μέχρι τις 30 Ιουνίου 2009, καθώς και η υφιστάμενη νομοθεσία σχετικά με το συγκεκριμένο εθνικό περιβάλλον.»

9 Το άρθρο 3 του κανονισμού 1178/2011, με τίτλο «Πτυχία και ιατρικά πιστοποιητικά χειριστών», ορίζει τα εξής:

«Με την επιφύλαξη του άρθρου 7, οι χειριστές αεροσκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ) και στο άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) […] 216/2008 πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που προβλέπονται στα παραρτήματα I και IV του παρόντος κανονισμού.»

10 Υπό τον τίτλο «Ορισμοί», το σημείο FCL.010 του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος Μέρους, νοείται ως:

[…]

"εμπορική αεροπορική γραμμή", η μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή μίσθωσης.

[…]»

11 Υπό τον τίτλο «Περικοπή δικαιωμάτων κατόχων πτυχίων ηλικίας 60 ετών ή άνω σε εμπορικές αερομεταφορές», το σημείο FCL.065 του παραρτήματος I του εν λόγω κανονισμού ορίζει τα εξής:

«α) Ηλικία 60-64 ετών. Αεροπλάνα και ελικόπτερα. Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή που έχει συμπληρώσει το 60ό έτος της ηλικίας του δεν ενεργεί ως χειριστής αεροσκάφους που ενέχεται σε εμπορικές αερομεταφορές, παρά μόνο:
1. ως μέλος πληρώματος πολλών χειριστών· και
2. εάν είναι ο μόνος χειριστής στο πλήρωμα πτήσης που έχει συμπληρώσει το 60ό έτος της ηλικίας του.

β) Ηλικία 65 ετών. Ο κάτοχος πτυχίου χειριστή που έχει συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας το[υ] δεν ενεργεί ως χειριστής αεροσκάφους που ενέχεται σε εμπορικές αερομεταφορές.»

Το γερμανικό δίκαιο

12 Η παράγραφος 2 του άρθρου 241 του Bürgerliches Gesetzbuch (αστικού κώδικα) (στο εξής: BGB), το οποίο επιγράφεται «Υποχρεώσεις από την ενοχική σχέση», ορίζει τα εξής:

«Η ενοχική σχέση είναι δυνατό να έχει περιεχόμενο τέτοιο από το οποίο να προκύπτει υποχρέωση του κάθε μέρους να μεριμνά για την προστασία των δικαιωμάτων, των έννομων αγαθών και των συμφερόντων του άλλου μέρους.»

13 Κατά το άρθρο 280, παράγραφος 1, του BGB, «[α]ν ο οφειλέτης αθετήσει ενοχική του υποχρέωση, ο δανειστής δύναται να απαιτήσει αποκατάσταση της ζημίας του από τη μη εκπλήρωση».

14 Το άρθρο 293 του BGB, το οποίο επιγράφεται «Υπερημερία αποδοχής», ορίζει τα εξής:

«Ο δανειστής γίνεται υπερήμερος αν δεν αποδέχεται την παροχή που του προσφέρεται.»

15 Το άρθρο 297 του BGB, το οποίο επιγράφεται «Αδυναμία παροχής του οφειλέτη», ορίζει τα εξής:

«Ο δανειστής δεν γίνεται υπερήμερος αν ο οφειλέτης δεν ήταν σε θέση να εκπληρώσει την παροχή κατά τον χρόνο της προσφοράς […].»

16 Το άρθρο 615 του BGB, το οποίο επιγράφεται «Αμοιβή σε περίπτωση υπερημερίας του εργοδότη και σε περίπτωση που ο εργοδότης φέρει τον κίνδυνο λειτουργίας της εκμεταλλεύσεως», ορίζει τα εξής:

«Αν ο εργοδότης έγινε υπερήμερος ως προς την αποδοχή της εργασίας, ο εργαζόμενος έχει δικαίωμα να απαιτήσει τη συμφωνημένη αμοιβή για την εργασία που δεν παρασχέθηκε λόγω της υπερημερίας, χωρίς να είναι υποχρεωμένος να παράσχει την εργασία σε άλλο χρόνο.

[…]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

17 Ο W. Fries, ενάγων της κύριας δίκης, εργαζόταν στη Lufthansa ως κυβερνήτης αεροπλάνων από το 1986 έως την 31η Δεκεμβρίου 2013. Παράλληλα, δυνάμει τροποποιήσεως της συμβάσεως εργασίας, του είχε ανατεθεί και η εκπαίδευση άλλων χειριστών.

18 Τον Οκτώβριο του 2013, ο ενάγων της κύριας δίκης συμπλήρωσε το 65ο έτος της ηλικίας του. Η σύμβαση εργασίας του λύθηκε, σύμφωνα με την εφαρμοστέα συλλογική σύμβαση, στις 31 Δεκεμβρίου 2013, επειδή είχε συμπληρώσει το κανονικό όριο ηλικίας συνταξιοδοτήσεως από το κρατικό συνταξιοδοτικό σύστημα.

19 Από τις 31 Οκτωβρίου 2013, η Lufthansa έπαυσε να απασχολεί τον W. Fries, υποστηρίζοντας ότι, κατ' εφαρμογήν του σημείου FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011, δεν είχε, από την ως άνω ημερομηνία, το δικαίωμα να ενεργεί ως χειριστής αεροσκάφους που εκτελεί εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

20 Από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι, κατά το χρονικό διάστημα από 31 Οκτωβρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2013, ο W. Fries εξακολουθούσε να είναι κάτοχος του γενικού πτυχίου χειριστή αεροπλάνων εναέριων γραμμών (ATPL), συμπεριλαμβανομένου του πιστοποιητικού χειρισμού αεροπλάνων τύπου Embraer, και επίσης κάτοχος πιστοποιητικού Type Rating Instructor (TRI) για την εκπαίδευση χειριστών αεροπλάνων τύπου Embraer σε αεροσκάφος και σε προσομοιωτή, πιστοποιητικού Type Rating Examiner (TRE) για τη διενέργεια εξετάσεων σε αεροσκάφος και σε προσομοιωτή με σκοπό τη χορήγηση ή την παράταση ισχύος πτυχίων χειριστή για αεροπλάνα τύπου Embraer, και ήταν αναγνωρισμένος Senior Examiner (SEN) για τη διενέργεια εξετάσεων σε Type Rating Examiner (TREs) ανεξαρτήτως τύπου αεροπλάνου.

21 Ο W. Fries προβάλλει ενώπιον του Bundesarbeitsgericht (Ομοσπονδιακού δικαστηρίου εργατικών διαφορών, Γερμανία) ότι η άρνηση της Lufthansa να αποδεχθεί την εργασία του ως χειριστή ήταν παράνομη και ζητεί να υποχρεωθεί να του καταβάλει τις αποδοχές Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου 2013.

22 Ως προς το ζήτημα αυτό, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, κατά την εθνική νομοθεσία, ο εργοδότης «γίνεται υπερήμερος», στο πλαίσιο σχέσεως εργασίας με δυνατή παροχή, αν δεν αποδέχεται την εργασία που του προσφέρεται προσηκόντως από τον εργαζόμενο. Στην περίπτωση αυτή, μολονότι ο μισθωτός δεν εργάζεται, μπορεί να απαιτήσει από τον εργοδότη τις αποδοχές που θα του είχαν καταβληθεί αν ο εργοδότης είχε αποδεχθεί την παροχή της εργασίας κατά τη διάρκεια της υπερημερίας. Ο εργοδότης όμως δεν γίνεται υπερήμερος στην περίπτωση που ο εργαζόμενος αδυνατεί να παράσχει την εργασία. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής αδυναμίας του εργαζομένου να εκπληρώσει την παροχή που συμφωνήθηκε με τη σύμβαση εργασίας, ο εργοδότης υποχρεούται να απασχολήσει τον μισθωτό αυτόν, αναθέτοντάς του άλλα καθήκοντα τα οποία είναι ικανός να εκπληρώσει. Αν παραβεί την ως άνω υποχρέωσή του, ο εργοδότης μπορεί να οφείλει αποζημίωση.

23 Η Lufthansa υποστηρίζει ότι δεν περιήλθε σε υπερημερία εργοδότη για τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 2013, δεδομένου ότι ο W. Fries δεν δικαιούνταν, μετά τη συμπλήρωση του 65ου έτους της ηλικίας του, να εργάζεται ως χειριστής αεροπλάνου εναέριων γραμμών, δυνάμει του σημείου FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011, και, επομένως, δεν ήταν σε θέση να παράσχει τη συμφωνημένη εργασία από την 1η Νοεμβρίου 2013 έως τη λύση της σχέσεως εργασίας.

24 Το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς το κύρος του σημείου FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του εν λόγω κανονισμού υπό το πρίσμα του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης) και, ιδίως, της προβλεπόμενης στο άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη απαγορεύσεως διακρίσεων λόγω ηλικίας και του δικαιώματος κάθε προσώπου να εργάζεται και να ασκεί το επάγγελμα το οποίο επιλέγει ή αποδέχεται ελεύθερα, που κατοχυρώνεται στο άρθρο 15, παράγραφος 1, του Χάρτη.

25 Εξάλλου, αν το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 συνάδει με τον Χάρτη, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι ο W. Fries ενδέχεται να έχει αξίωση αποζημιώσεως σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία, αν προκύψει ότι, παρά τη συμπλήρωση του 65ου έτους, ήταν δυνατόν να εκτελεί κενές πτήσεις ή να εργάζεται ως εκπαιδευτής και εξεταστής εντός αεροσκάφους, Η αξίωση αυτή εξαρτάται από την ερμηνεία που έχει ο όρος «εμπορικές αερομεταφορές» κατά το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011, σε συνδυασμό με το σημείο FCL.010 του ίδιου παραρτήματος.

26 Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Bundesarbeitsgericht (Ομοσπονδιακό δικαστήριο εργατικών διαφορών) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Συνάδει το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 με την απαγόρευση διακρίσεων λόγω ηλικίας κατ' άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη;

2) Συνάδει το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 με το άρθρο 15, παράγραφος 1, του Χάρτη, κατά το οποίο κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα να εργάζεται και να ασκεί το επάγγελμα το οποίο επιλέγει ή αποδέχεται ελεύθερα;

3) Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο πρώτο και το δεύτερο ερώτημα:
α) Εμπίπτουν στην έννοια των "εμπορικών αερομεταφορών" κατά το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, και/ή στον ορισμό της έννοιας αυτής κατά το σημείο FCL.010 του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 και οι καλούμενες κενές πτήσεις που εκτελούνται στο πλαίσιο της εμπορικής δραστηριότητας των αερομεταφορέων χωρίς να πραγματοποιείται στο πλαίσιο αυτό μεταφορά επιβατών, φορτίου ή αλληλογραφίας;

β) Εμπίπτουν στην έννοια των “εμπορικών αερομεταφορών” κατά το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, και/ή στον ορισμό της έννοιας αυτής κατά το σημείο FCL.010 του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 η εκπαίδευση και η διενέργεια εξετάσεων στο πλαίσιο των οποίων ο χειριστής ηλικίας άνω των 65 ετών παρίσταται μεν στο πιλοτήριο του αεροσκάφους όχι όμως ως μέλος του πληρώματος των κυβερνητών;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος

27 Με το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 είναι έγκυρο υπό το πρίσμα του άρθρου 15, παράγραφος 1, ή του άρθρου 21, παράγραφος 1, του Χάρτη.

28 Προς απάντηση των ερωτημάτων αυτών, πρέπει κατ’ αρχάς να εξεταστεί αν ο νομοθέτης της Ένωσης, απαγορεύοντας στους κατόχους πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους να ενεργούν ως χειριστές αεροσκαφών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές, παραβίασε την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων που κατοχυρώνεται στο άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη κατά το οποίο «[α]παγορεύεται κάθε διάκριση ιδίως λόγω […] ηλικίας». Εν συνεχεία, πρέπει να εξεταστεί αν ο νομοθέτης της Ένωσης επιβάλλοντας την ως άνω απαγόρευση προσέβαλε, όσον αφορά τους κατόχους πτυχίου χειριστή τους οποίους αφορά η ως άνω διάταξη, το κατοχυρωμένο από το άρθρο 15, παράγραφος 1, του Χάρτη δικαίωμα κάθε προσώπου να εργάζεται και να ασκεί το επάγγελμα που επιλέγει ή αποδέχεται ελεύθερα.

Επί του άρθρου 21, παράγραφος 1, του Χάρτη

29 Η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως αποτελεί γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης, που κατοχυρώνεται στο άρθρο 20 του Χάρτη, η δε αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, κατά το άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη, αποτελεί ιδιαίτερη έκφανσή της.

30 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η εν λόγω γενική αρχή επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται παρόμοιες καταστάσεις κατά τρόπο διαφορετικό και να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικές καταστάσεις καθ’ όμοιο τρόπο, εκτός αν τούτο δικαιολογείται αντικειμενικώς (απόφαση της 1ης Μαρτίου 2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats κ.λπ., C-236/09, EU:C:2011:100, σκέψη 28 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

31 Συνεπώς, πρέπει να εξεταστεί, κατά πρώτον, αν το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 εισάγει διαφορετική μεταχείριση λόγω ηλικίας.

32 Σύμφωνα με την ως άνω διάταξη, οι κάτοχοι πτυχίου χειριστή που συμπληρώνουν το 65ο έτος της ηλικίας τους δεν δικαιούνται πλέον να ενεργούν ως χειριστές αεροσκαφών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές.

33 Το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 προβλέπει κατ’ αυτόν τον τρόπο λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση των κατόχων πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους σε σχέση με εκείνους που είναι κάτω των 65 ετών.

34 Διαπιστώνεται συνεπώς ότι η διάταξη αυτή εισάγει διαφορετική μεταχείριση λόγω ηλικίας.

35 Κατά δεύτερον, πρέπει να εξεταστεί αν η διαφορετική αυτή μεταχείριση συνάδει εντούτοις με το άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη, υπό την έννοια ότι πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπει το άρθρο 52, παράγραφος 1, του Χάρτη.

36 Ως προς το ζήτημα αυτό, υπενθυμίζεται ότι, κατά το ως άνω άρθρο 52, παράγραφος 1, κάθε περιορισμός στην άσκηση των δικαιωμάτων και ελευθεριών που αναγνωρίζονται στον Χάρτη πρέπει να προβλέπεται από τον νόμο και να σέβεται το βασικό περιεχόμενο των εν λόγω δικαιωμάτων και ελευθεριών. Τηρουμένης της αρχής της αναλογικότητας, περιορισμοί επιτρέπεται να επιβάλλονται μόνον εφόσον είναι αναγκαίοι και ανταποκρίνονται πραγματικά σε σκοπούς γενικού ενδιαφέροντος που αναγνωρίζει η Ένωση ή στην ανάγκη προστασίας των δικαιωμάτων και ελευθεριών των τρίτων.

37 Πλην όμως, δεν αμφισβητείται ότι η επιβαλλόμενη εις βάρος των κατόχων πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους απαγόρευση να ενεργούν ως χειριστές αεροσκαφών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές πρέπει να θεωρηθεί προβλεπόμενη από τον νόμο κατά την έννοια του άρθρου 52, παράγραφος 1, του Χάρτη, δεδομένου ότι απορρέει από το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011.

38 Εξάλλου, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 33 των προτάσεών του, ο περιορισμός αυτός σέβεται το ουσιώδες περιεχόμενο της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων. Ειδικότερα, ο εν λόγω περιορισμός δεν θέτει εν αμφιβόλω αυτή καθεαυτήν την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, καθόσον αφορά αποκλειστικώς το περιορισμένης εμβέλειας ζήτημα του περιορισμού στην άσκηση καθηκόντων χειριστή προκειμένου να διαφυλαχθεί η ασφάλεια των πτήσεων (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 29ης Απριλίου 2015, Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, σκέψη 54).

39 Εντούτοις, πρέπει επιπλέον να εξακριβωθεί αν ο συγκεκριμένος περιορισμός ανταποκρίνεται σε σκοπό γενικού συμφέροντος, κατά την έννοια του άρθρου 52, παράγραφος 1, του Χάρτη, και, σε καταφατική περίπτωση, αν είναι σύμφωνος με την αρχή της αναλογικότητας κατά την έννοια της εν λόγω διατάξεως.

40 Όσον αφορά τον σκοπό που επιδιώκει το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011, επισημαίνεται ότι ο κανονισμός αυτός, όπως προκύπτει από τον τίτλο του, καθορίζει τεχνικές απαιτήσεις και διοικητικές διαδικασίες όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού 216/2008. Συνεπώς, ο κανονισμός 1178/2011 εκδόθηκε προς εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού 216/2008.

41 Δεδομένου ότι το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 αποτελεί μέτρο εφαρμογής του κανονισμού 216/2008, διαπιστώνεται ότι η επίμαχη διάταξη στην παρούσα υπόθεση επιδιώκει τον ίδιο σκοπό με τον κανονισμό 216/2008, ήτοι την εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη, όπως προκύπτει τόσο από το άρθρο 2 του κανονισμού 216/2008 όσο και από τις αιτιολογικές σκέψεις 1 και 11 του κανονισμού 1178/2011.

42 Επισημαίνεται ότι, όσον αφορά την ασφάλεια των πτήσεων, το Δικαστήριο έκρινε, ερμηνεύοντας το άρθρο 2, παράγραφος 5, και το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, για τη διαμόρφωση γενικού πλαισίου για την ίση μεταχείριση στην απασχόληση και την εργασία (ΕΕ 2000, L 303, σ. 16), ότι ο σκοπός διαφυλάξεως της ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί θεμιτό σκοπό κατά την έννοια των εν λόγω διατάξεων (βλ., επ' αυτού, απόφαση της 13ης Σεπτεμβρίου 2011, Prigge κ.λπ., C-447/09, EU:C:2011:573, σκέψεις 58 και 69).

43 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι η εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη συνιστά σκοπό γενικού συμφέροντος.

44 Πρέπει, ως εκ τούτου, να εξεταστεί αν το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011, απαγορεύοντας στους κατόχους πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους να ενεργούν ως χειριστές αεροσκαφών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές, επιβάλλει ανάλογη απαίτηση, ήτοι εάν η ρύθμιση αυτή είναι πρόσφορη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και εάν δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξή του μέτρο.

45 Όσον αφορά, κατ' αρχάς, το κατά πόσον η διάταξη αυτή είναι πρόσφορη υπό το πρίσμα του επιδιωκόμενου σκοπού, από τη νομολογία του Δικαστηρίου προκύπτει ότι, όσον αφορά την ασφάλεια των πτήσεων, τα μέτρα που αποσκοπούν στην αποτροπή των αεροπορικών ατυχημάτων μέσω του ελέγχου της επάρκειας και της φυσικής καταστάσεως των χειριστών, προκειμένου να μην οφείλονται σε ανθρώπινα σφάλματα τέτοιου είδους ατυχήματα, συνιστούν αναμφίβολα μέτρα ικανά να προασπίσουν την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 13ης Σεπτεμβρίου 2011, Prigge κ.λπ., C-447/09, EU:C:2011:573, σκέψη 58).

46 Επισημαίνεται εξάλλου ότι το Δικαστήριο, αφού τόνισε ότι είναι σημαντικό οι χειριστές αεροπλάνων εναέριων γραμμών να βρίσκονται σε καλή φυσική κατάσταση, καθόσον τυχόν σωματικά προβλήματα ενδέχεται να έχουν σοβαρές επιπτώσεις στο πλαίσιο του συγκεκριμένου επαγγέλματος, διαπίστωσε ότι είναι αναμφίβολο ότι το επίπεδο της φυσικής καταστάσεως μειώνεται με την πάροδο της ηλικίας (βλ., επ' αυτού, απόφαση της 13ης Σεπτεμβρίου 2011, Prigge κ.λπ., C-447/09, EU:C:2011:573, σκέψη 67).

47 Συνεπώς, οι διατάξεις του σημείου FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 είναι πρόσφορες για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού γενικού συμφέροντος, δεδομένου ότι αποκλείουν το ενδεχόμενο τα αεροπορικά ατυχήματα να οφείλονται στη μείωση του επιπέδου της φυσικής καταστάσεως μετά τη συμπλήρωση του 65ου έτους της ηλικίας.

48 Τούτου δοθέντος, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, μια νομοθεσία είναι πρόσφορη να διασφαλίσει την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού μόνον αν συμβάλλει πράγματι με τρόπο συνεπή και συστηματικό στην επίτευξή του και ότι σε ορισμένες περιπτώσεις οι εξαιρέσεις από τις διατάξεις ενός νόμου μπορούν να θίγουν τη συνοχή του, ιδίως δε όταν καταλήγουν, λόγω της εκτάσεως εφαρμογής τους, σε αποτέλεσμα αντίθετο από τον σκοπό που επιδιώκεται με τον εν λόγω νόμο (απόφαση της 21ης Ιουλίου 2011, Fuchs και Köhler, C-159/10 και C-160/10, EU:C:2011:508, σκέψεις 85 και 86).

49 Ως προς το ζήτημα αυτό, από το γράμμα του σημείου FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 προκύπτει ότι το όριο ηλικίας των 65 ετών δεν έχει εφαρμογή στις μη εμπορικές αερομεταφορές. Ο W. Fries υποστηρίζει ότι ο αποκλεισμός αυτός θίγει τη συνέπεια του ως άνω σημείου υπό το πρίσμα του επιδιωκόμενου σκοπού και, άρα, καθιστά τον περιορισμό δυσανάλογο.

50 Εντούτοις, ο νομοθέτης της Ένωσης, επιβάλλοντας τέτοιο όριο ηλικίας μόνο στις εμπορικές αερομεταφορές, συνεκτίμησε τις διαφορές μεταξύ αυτού του είδους μεταφορών και των μη εμπορικών αερομεταφορών, ήτοι, ιδίως, ότι τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται για τις εμπορικές αερομεταφορές είναι τεχνικά πιο πολύπλοκα και ότι οι μεταφορές αυτές αφορούν μεγαλύτερο αριθμό ατόμων, αυτές δε οι διαφορές δικαιολογούν τη θέσπιση διαφορετικών κανόνων για τη διαφύλαξη της ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας για τα δύο αυτά είδη μεταφορών.

51 Υπό τις συνθήκες αυτές, η εφαρμογή του ορίου ηλικίας των 65 ετών μόνο στις εμπορικές αερομεταφορές μάλλον ενισχύει παρά εξασθενεί τον αναλογικό χαρακτήρα της εξεταζόμενης ρυθμίσεως.

52 Ως εκ τούτου, η επιβαλλόμενη εις βάρος των κατόχων πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους απαγόρευση να ενεργούν ως χειριστές αεροσκαφών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές είναι πρόσφορη για τη διατήρηση επαρκούς επιπέδου ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη.

53 Για την εξέταση, εν συνεχεία, του κατά πόσον βαίνει πέραν του αναγκαίου μέτρου για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού και του αν προκαλεί υπέρμετρη βλάβη στα συμφέροντα των κατόχων πτυχίου χειριστή ηλικίας άνω των 65 ετών, η εν λόγω ρύθμιση πρέπει να ενταχθεί στο νομικό πλαίσιο στο οποίο ανήκει και να ληφθεί υπόψη τόσο η ζημία που μπορεί να προκαλέσει σε εκείνους τους οποίους αφορά όσο και τα πλεονεκτήματα που συνεπάγεται γενικώς για το κοινωνικό σύνολο και για τα άτομα που το συνθέτουν (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 5ης Ιουλίου 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, σκέψη 38 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

54 Ως προς το ζήτημα αυτό, υπενθυμίζεται ότι το σημείο FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 περιλαμβάνεται στους κανόνες που θέσπισε ο νομοθέτης της Ένωσης για τον καθορισμό των απαιτήσεων όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό της πολιτικής αεροπορίας, προκειμένου να διασφαλίσει ότι το προσωπικό αυτό θα είναι καταρτισμένο, ευσυνείδητο και ικανό για τη βέλτιστη εκπλήρωση των καθηκόντων που του ανατίθενται με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας της αεροπορίας.

55 Δεδομένου ότι στην αλυσίδα των εμπλεκόμενων στην αεροναυτιλία ο ρόλος των χειριστών των αεροσκαφών είναι νευραλγικός, η ικανότητα των ειδικών αυτών αποτελεί μία από τις βασικές εγγυήσεις για την αξιοπιστία και την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας. Στο πλαίσιο αυτό, η θέσπιση μέτρων προκειμένου να διασφαλιστεί ότι μόνο τα πρόσωπα με την απαιτούμενη φυσική κατάσταση επιτρέπεται να ενεργούν ως χειριστές αεροσκαφών είναι αναγκαία για την ελαχιστοποίηση του κινδύνου συμβάντος οφειλόμενου σε ανθρώπινο σφάλμα.

56 Υπό τις συνθήκες αυτές, ευλόγως ο νομοθέτης της Ένωσης, λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας καθώς και την προοδευτική μείωση, με την πάροδο των ετών, του επιπέδου της φυσικής καταστάσεως η οποία απαιτείται για την άσκηση του επαγγέλματος του χειριστή, έκρινε αναγκαίο να καθορίσει ανώτατο όριο ηλικίας για την άσκηση των καθηκόντων χειριστή στο πλαίσιο των εμπορικών αερομεταφορών, προκειμένου να διατηρηθεί επαρκές επίπεδο ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη.

57 Όσον αφορά ειδικά τον καθορισμό του 65ου έτους ως ορίου, ο W. Fries τον αμφισβητεί, υποστηρίζοντας, μεταξύ άλλων, αφενός, ότι καμία επιστημονική ιατρική έρευνα δεν έχει επιβεβαιώσει την ύπαρξη αυξημένου κινδύνου από την απασχόληση στις εμπορικές αερομεταφορές χειριστών ηλικίας 65 ετών και άνω και, αφετέρου, ότι η μείωση της σωματικής και ψυχικής ικανότητας δεν αρχίζει σε ορισμένη ηλικία αλλά εξαρτάται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε ατόμου και, ιδίως, από το ατομικό του ιστορικό.

58 Τα επιχειρήματα αυτά δεν μπορούν πάντως να γίνουν δεκτά.

59 Πράγματι, καταρχάς, υπενθυμίζεται ότι ο νομοθέτης της Ένωσης διαθέτει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως όσον αφορά τα σύνθετα ιατρικά ζητήματα, όπως το κατά πόσον τα άτομα που συμπληρώνουν ορισμένη ηλικία έχουν τη συγκεκριμένη φυσική κατάσταση που απαιτείται για την άσκηση του επαγγέλματος του χειριστή αεροπλάνου εναέριων γραμμών, και ότι, όταν υφίστανται αμφιβολίες ως προς την ύπαρξη ή τη σημασία των κινδύνων για την υγεία του ανθρώπου, μπορεί να λαμβάνει μέτρα προστασίας, χωρίς να οφείλει να αναμένει την πλήρη απόδειξη του υποστατού και της σοβαρότητας των εν λόγω κινδύνων (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 22ας Μαΐου 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, σκέψεις 64 και 65).

60 Δεδομένου ότι η ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας συνδέεται στενά με την προστασία των μελών του πληρώματος, των επιβατών και των κατοίκων των περιοχών πάνω από τις οποίες πετούν τα αεροσκάφη, ο νομοθέτης της Ένωσης, όταν αποφασίζει να καθορίσει όριο ηλικίας όπως το επίμαχο στην παρούσα υπόθεση, έχει την ευχέρεια, δεδομένης της επιστημονικής αβεβαιότητας, να προκρίνει μέτρα τα οποία είναι βέβαιο ότι διασφαλίζουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας, υπό τον όρο να στηρίζονται σε αντικειμενικά δεδομένα.

61 Καταρχάς, επισημαίνεται συναφώς ότι η ηλικία των 65 ετών μπορεί να θεωρηθεί αρκούντως προχωρημένη, ώστε να τεθεί ως όριο για τη δυνατότητα ασκήσεως καθηκόντων χειριστή στο τομέα των εμπορικών αερομεταφορών (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 12ης Ιανουαρίου 2010, Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, σκέψη 52).

62 Εν συνεχεία, διαπιστώνεται ότι το σημείο FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 αντανακλά τα διεθνή πρότυπα σχετικά με τις διεθνείς εμπορικές αερομεταφορές, στα οποία παραπέμπει εξάλλου ρητώς η αιτιολογική σκέψη 11 του κανονισμού αυτού και τα οποία προβλέπουν το ίδιο όριο ηλικίας.

63 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 56 των προτάσεών του, δεδομένου ότι τέτοια διεθνή πρότυπα βασίζονται σε εκτεταμένο επαγγελματικό διάλογο και πραγματογνωμοσύνη, αποτελούν, ως αντικειμενικά και εύλογα σημεία αναφοράς για τη λήψη αποφάσεων, πολύτιμο στοιχείο για την εκτίμηση της αναλογικότητας της επίμαχης στην παρούσα υπόθεση διατάξεως του δικαίου της Ένωσης.

64 Εξάλλου, λαμβανομένου υπόψη του περιθωρίου εκτιμήσεως που έχει ο νομοθέτης της Ένωσης, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι αυτός όφειλε να προβλέψει αντί για όριο ηλικίας ατομική εξέταση της σωματικής και ψυχικής ικανότητας των κατόχων πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει την ηλικία των 65 ετών.

65 Ως προς το ζήτημα αυτό, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας ιδίως στα σημεία 60 και 61 των προτάσεών του, ο νομοθέτης της Ένωσης επέλεξε τον συνδυασμό μιας εξατομικευμένης προσεγγίσεως όσον αφορά την ηλικιακή ομάδα 60 έως 64 ετών με το όριο ηλικίας των 65 ετών, επιλογή η οποία, βάσει των ανωτέρω εκτιμήσεων, ερείδεται σε μεγάλο βαθμό στα συναφή διεθνή πρότυπα τα οποία στηρίζονται με τη σειρά τους στο τρέχον επίπεδο της ιατρικής επιστημονικής γνώσεως στον οικείο τομέα.

66 Επιπλέον, επισημαίνεται ότι το εν λόγω όριο ηλικίας δεν συνεπάγεται αυτομάτως τον εξαναγκασμό όσων υπόκεινται σε αυτό να αποσυρθούν οριστικώς από την αγορά εργασίας, δεδομένου ότι με αυτό δεν καθιερώνεται δεσμευτικό καθεστώς αυτόματης συνταξιοδοτήσεως και η εφαρμογή του δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην λύση της συμβάσεως εργασίας του μισθωτού, λόγω του ότι αυτός έχει συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας του (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 5ης Ιουλίου 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, σκέψη 40).

67 Πράγματι, το σημείο FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 δεν αποκλείει κάθε δραστηριότητα στο τομέα των αερομεταφορών για τους κατόχους πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους, αλλά τους απαγορεύει μόνο να ενεργούν ως χειριστές στις εμπορικές αερομεταφορές.

68 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι η επιβαλλόμενη εις βάρος των κατόχων πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους απαγόρευση να ενεργούν ως χειριστές αεροσκαφών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές δεν υπερβαίνει το αναγκαίο μέτρο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού γενικού συμφέροντος.

69 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η διαφορετική μεταχείριση λόγω ηλικίας την οποία εισάγει το σημείο FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 συνάδει με το άρθρο 21, παράγραφος 1, του Χάρτη.

Επί του άρθρου 15, παράγραφος 1, του Χάρτη

70 Το άρθρο 15, παράγραφος 1, του Χάρτη κατοχυρώνει το δικαίωμα κάθε προσώπου να εργάζεται και να ασκεί το επάγγελμα το οποίο επιλέγει ή αποδέχεται ελεύθερα.

71 Εν προκειμένω, η εφαρμογή του σημείου FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 συνεπάγεται περιορισμό της επαγγελματικής ελευθερίας των κατόχων πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους κατά το μέτρο που αυτοί δεν μπορούν πλέον από την ημερομηνία κατά την οποία συμπληρώσαν την ηλικία αυτή να ασκούν το επάγγελμα του χειριστή στον τομέα των εμπορικών αερομεταφορών.

72 Εντούτοις, όπως επισημάνθηκε ήδη στη σκέψη 36 της παρούσας αποφάσεως, το άρθρο 52, παράγραφος 1, του Χάρτη επιτρέπει περιορισμούς στην άσκηση των δικαιωμάτων και ελευθεριών που κατοχυρώνονται με αυτόν, υπό την προϋπόθεση ότι οι περιορισμοί αυτοί προβλέπονται από τον νόμο, σέβονται το βασικό περιεχόμενο των εν λόγω δικαιωμάτων και ελευθεριών και, τηρουμένης της αρχής της αναλογικότητας, είναι αναγκαίοι και ανταποκρίνονται πραγματικά σε σκοπούς δημοσίου συμφέροντος που αναγνωρίζει η Ένωση ή στην ανάγκη προστασίας δικαιωμάτων και ελευθεριών τρίτων.

73 Όσον αφορά, ειδικότερα, την επαγγελματική και την επιχειρηματική ελευθερία, υπενθυμίζεται ότι, κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, η ελευθερία ασκήσεως επαγγελματικής δραστηριότητας, όπως και το δικαίωμα στην ιδιοκτησία, δεν έχουν απόλυτο χαρακτήρα, αλλά εξετάζονται σε σχέση με την κοινωνική λειτουργία που επιτελούν. Κατά συνέπεια, μπορούν να επιβληθούν περιορισμοί στην άσκηση των εν λόγω ελευθεριών, υπό την προϋπόθεση ότι οι περιορισμοί αυτοί ανταποκρίνονται πράγματι σε επιδιωκόμενους από την Ένωση σκοπούς γενικού συμφέροντος και δεν συνιστούν, λαμβανομένου υπόψη του επιδιωκόμενου σκοπού, υπέρμετρη και ανεπίτρεπτη παρέμβαση δυναμένη να θίξει την ίδια την ουσία των δικαιωμάτων αυτών (απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2012, Deutsches Weintor, C-544/10, EU:C:2012:526, σκέψη 54 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

74 Όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 37 της παρούσας αποφάσεως, η επιβαλλόμενη εις βάρος των κατόχων πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους απαγόρευση να ενεργούν ως χειριστές αεροσκαφών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές πρέπει να θεωρηθεί προβλεπόμενη από τον νόμο κατά την έννοια του άρθρου 52, παράγραφος 1, του Χάρτη.

75 Εξάλλου, η εξεταζόμενη απαγόρευση δεν θίγει την ίδια την ουσία της επαγγελματικής ελευθερίας δεδομένου ότι επιβάλλει ορισμένους μόνο περιορισμούς στην επαγγελματική δραστηριότητα των κατόχων πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους.

76 Όσον αφορά τον επιδιωκόμενο από την επίμαχη ρύθμιση σκοπό, από τις σκέψεις 40 έως 43 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει ότι το σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 αποσκοπεί στην εγκαθίδρυση και διατήρηση υψηλού και ομοιόμορφου επιπέδου ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας στην Ευρώπη, όπερ συνιστά σκοπό γενικού συμφέροντος.

77 Όσον αφορά την τήρηση της αρχής της αναλογικότητας, από τις σκέψεις 45 έως 52 της παρούσας αποφάσεως προκύπτει ότι η επίμαχη ρύθμιση στην παρούσα υπόθεση είναι πρόσφορη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού γενικού συμφέροντος.

78 Εξάλλου, από το σύνολο των εκτιμήσεων που εκτέθηκαν στις σκέψεις 53 έως 68 της παρούσας αποφάσεως συνάγεται ότι ο νομοθέτης της Ένωσης, θεσπίζοντας τη διάταξη της οποίας το κύρος αμφισβητείται, στάθμισε, αφενός, τις επιταγές της ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας και, αφετέρου, το ατομικό δικαίωμα των κατόχων πτυχίου χειριστή ηλικίας άνω των 65 ετών να εργάζονται και να ασκούν το επάγγελμα της επιλογής τους, κατά τρόπο ο οποίος δεν μπορεί να θεωρηθεί δυσανάλογος σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

79 Ως εκ τούτου, η προβλεπόμενη στο σημείο FCL.065, στοιχείο β′, του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 απαγόρευση εις βάρος των κατόχων πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους να ενεργούν ως χειριστές αεροσκαφών που εκτελούν εμπορικές αερομεταφορές συνάδει με το άρθρο 15, παράγραφος 1, του Χάρτη.

80 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, διαπιστώνεται ότι από την εξέταση του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο δυνάμενο να θίξει το κύρος του σημείου FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 υπό το πρίσμα του άρθρου 15, παράγραφος 1, ή του άρθρου 21, παράγραφος 1, του Χάρτη.

Επί του τρίτου ερωτήματος

81 Με το τρίτο ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το σημείο FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 έχει την έννοια ότι απαγορεύει στους κατόχους πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους να ενεργούν ως χειριστές σε κενές πτήσεις ή σε πτήσεις μεταφοράς αεροπλάνου που εκτελούνται στο πλαίσιο της εμπορικής δραστηριότητας των αερομεταφορέων χωρίς μεταφορά επιβατών, φορτίου ή αλληλογραφίας, καθώς και να εργάζονται ως εκπαιδευτές και/ή εξεταστές εντός αεροσκάφους, χωρίς να είναι μέλη του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης.

82 Προς απάντηση του ερωτήματος αυτού, υπενθυμίζεται ότι, κατά το σημείο FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του εν λόγω κανονισμού, ο κάτοχος πτυχίου χειριστή που έχει συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας του δεν επιτρέπεται να ενεργεί ως χειριστής αεροσκάφους που εκτελεί εμπορικές αερομεταφορές.

83 Από το ίδιο το γράμμα της διατάξεως αυτής προκύπτει ότι ο προβλεπόμενος από τη διάταξη αυτή περιορισμός ισχύει μόνο σε περίπτωση συνδρομής τριών σωρευτικών προϋποθέσεων, ήτοι ο συγκεκριμένος κάτοχος πτυχίου χειριστή να έχει συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας του, να ενεργεί ως χειριστής αεροσκάφους και το εν λόγω αεροσκάφος να εκτελεί εμπορικές αερομεταφορές.

84 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να επισημανθεί ότι το σημείο FCL.010 του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 ορίζει ρητώς ότι ως «εμπορική αεροπορική γραμμή» νοείται η μεταφορά επιβατών, φορτίου ή αλληλογραφίας έναντι αμοιβής ή μίσθωσης.

85 Οι κενές πτήσεις ή οι πτήσεις μεταφοράς αεροπλάνου, όπως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής και από τη διατύπωση του τρίτου ερωτήματος, δεν εξυπηρετούν τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή αλληλογραφίας.

86 Εξάλλου, όσον αφορά τις δραστηριότητες που συνδέονται με την εκπαίδευση και την εξέταση των χειριστών, δεν αμφισβητείται ότι ο κάτοχος πτυχίου χειριστή που ενεργεί ως εκπαιδευτής και/ή εξεταστής δεν χειρίζεται το αεροσκάφος, μολονότι ευρίσκεται στον θάλαμο διακυβέρνησής του.

87 Διαπιστώνεται συνεπώς ότι οι κενές πτήσεις, οι πτήσεις μεταφοράς αεροπλάνου και οι δραστηριότητες που συνδέονται με την εκπαίδευση και την εξέταση χειριστών αεροσκαφών δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ρυθμίσεως την οποία προβλέπει το σημείο FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011.

88 Κατόπιν των προεκτεθέντων, στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το σημείο FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 έχει την έννοια ότι δεν απαγορεύει στους κατόχους πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους να ενεργούν ως χειριστές σε κενές πτήσεις ή σε πτήσεις μεταφοράς αεροπλάνου που εκτελούνται στο πλαίσιο της εμπορικής δραστηριότητας των αερομεταφορέων χωρίς μεταφορά επιβατών, φορτίου ή αλληλογραφίας, και να εργάζονται ως εκπαιδευτές και/ή εξεταστές εντός αεροσκάφους, χωρίς να είναι μέλη του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης.

Επί των δικαστικών εξόδων

89 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Από την εξέταση του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος δεν προέκυψε κανένα στοιχείο δυνάμενο να θίξει το κύρος του σημείου FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 1178/2011 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2011, για τον καθορισμό τεχνικών απαιτήσεων και διοικητικών διαδικασιών όσον αφορά το ιπτάμενο προσωπικό πολιτικής αεροπορίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, υπό το πρίσμα του άρθρου 15, παράγραφος 1, ή του άρθρου 21, παράγραφος 1, του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.**

2) **Το σημείο FCL.065, στοιχείο β', του παραρτήματος I του κανονισμού 1178/2011 έχει την έννοια ότι δεν απαγορεύει στους κατόχους πτυχίου χειριστή που έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους να ενεργούν ως χειριστές σε κενές πτήσεις ή σε πτήσεις μεταφοράς αεροπλάνου που εκτελούνται στο πλαίσιο της εμπορικής δραστηριότητας των αερομεταφορέων χωρίς μεταφορά επιβατών, φορτίου ή αλληλογραφίας, και να εργάζονται ως εκπαιδευτές και/ή εξεταστές εντός αεροσκάφους, χωρίς να είναι μέλη του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης.**

(υπογραφές)