Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

5 päivänä heinäkuuta 2017 *

Ennakkoratkaisupyyntö — Lentoliikenne — Asetus (EU) N:o 1178/2011 — Liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohta — 65 vuoden iän saavuttaneille lentolupakirjan haltijoille asetettu kielto toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana — Pätevyys — Euroopan unionin perusoikeuskirja — 15 artikla — Ammatillinen vapaus — 21 artikla — Yhdenvertainen kohtelu — Ikään perustuva syrjintä — Kaupallinen ilmakuljetus — Käsite

Asiassa C-190/16,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Bundesarbeitsgericht (liittovaltion työtuomioistuin, Saksa) on esittänyt 27.1.2016 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 5.4.2016, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Werner Fries

vastaan

Lufthansa CityLine GmbH,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja R. Silva de Lapuerta (esittelevä tuomari) sekä tuomarit E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev ja S. Rodin,

julkisasiamies: M. Bobek,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Werner Fries, edustajanaan M. Mensching, Rechtsanwalt,

— Lufthansa CityLine GmbH, edustajanaan C. Schalast, Rechtsanwalt,

— Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan G. Palatiello, avvocato dello Stato,

— Euroopan komissio, asiamiehinään D. Martin, W. Mölls ja F. Wilman,

kuultuaan julkisasiamiehen 21.3.2017 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla 3.11.2011 annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 (EUVL 2011, L 311, s. 1) liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan pätevyyttä ja toissijaisesti sen tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Werner Fries ja Lufthansa CityLine GmbH (jäljempänä Lufthansa), joka on Saksaan sijoittautunut lentoyhtiö, ja jossa on kyse palkan, joka Lufthansan on väitetysti maksettava Friesille, maksamisesta vuoden 2013 marraskuulta ja joulukuulta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

Chicagon yleissopimus

3 Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimus, joka allekirjoitettiin Chicagossa 7.12.1944 (jäljempänä Chicagon yleissopimus), on ratifioitu kaikissa Euroopan unionin jäsenvaltioissa, mutta unioni itse ei kuitenkaan ole sen sopimuspuoli. Yleissopimuksella perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO), jonka tarkoituksena on mainitun yleissopimuksen 44 artiklan mukaan kehittää kansainvälisen ilmailun periaatteita ja tekniikkaa sekä edistää kansainvälisen ilmakuljetuksen suunnittelua ja kehittämistä.

4 Chicagon yleissopimuksen liitteessä 1, jonka ICAO:n neuvosto on antanut, olevan otsikon ”Henkilöstön lupakirjat” alle on koottu normeja ja suositeltuja käytäntöjä, jotka ohjaavat lupakirjojen antamista ohjaamomiehistölle (ohjaajat, lentomekaanikot ja suunnistajat), lennonjohtajille, ilmailuaseman radisteille, huoltoteknikoille ja lennonselvittäjille. Mainittuun liitteeseen sisältyy erityisesti seuraavat määräykset:

”2.1.10.1 Lentolupakirjan antanut sopimusvaltio antaa kyseisen lupakirjan haltijalle oikeuden toimia kansainvälisessä kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa toimivan ilma-aluksen päällikkönä 60 vuoden ikään saakka tai 65 vuoden ikään saakka lennoilla, joilla on useampi kuin yksi lentäjä, jos toinen lentäjä on alle 60-vuotias.

2.1.10.2 Suositus – Suositellaan, että lentolupakirjan antanut sopimusvaltio antaa kyseisen lupakirjan haltijalle oikeuden toimia kansainvälisessä kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa toimivan ilma-aluksen perämiehenä 65 vuoden ikään saakka.”

JAR-FCL 1

5 Kansainvälinen elin, Joint Aviation Authorities, johon Saksan liittotasavalta kuuluu, on laatinut yksityisiä, ammattimaisia tai liikennelentäjiä koskevan kansainvälisen säännöstön. Yksi näistä säännöstöistä, Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (jäljempänä JAR-FCL 1) annettiin 15.4.2003. Saksan liittotasavallan liikenne-, rakennus- ja asuntoministeriö julkaisi JAR-FCL 1:n Bundesanzeiger nro 80a:ssa 29.4.2003.

6 JAR-FCL 1:n 1.060 kohdassa täsmennetään seuraavaa:

”60 vuotta täyttäneen lupakirjan haltijan oikeuksien rajoittaminen

a) Ikä 60–64 vuotta:

60 vuotta täyttänyt lupakirjan haltija ei saa toimia ilma-aluksen ohjaajana kaupallisen ilmakuljetuksen aikana, paitsi
1) usean ohjaajan miehistön jäsenenä edellyttäen, että
2) tällainen lupakirjan haltija on ainoa 60 vuotta täyttänyt ohjaamomiehistön jäsen.

b) 65 vuotta:

65 vuotta täyttänyt lupakirjan haltija ei saa toimia ilma-aluksen ohjaajana kaupallisen ilmakuljetuksen aikana. – –”

Unionin oikeus

Asetus (EY) N:o 216/2008

7 Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20.2.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 (EUVL 2008, L 79, s. 1) 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tämän asetuksen päätavoitteena on yhtenäisen ja korkean siviili-ilmailun turvallisuuden tason luominen ja ylläpitäminen Euroopassa.”

Asetus N:o 1178/2011

8 Asetuksen N:o 1178/2011 johdanto-osan 1 ja 11 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Asetuksen (EY) N:o 216/2008 tavoitteena on saavuttaa ja säilyttää Euroopassa korkea ja yhtenäinen siviili-ilmailun turvallisuustaso. Asetuksessa säädetään keinoista tämän tavoitteen ja muiden siviili-ilmailun turvallisuutta koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi.

– –

(11) Jotta varmistetaan joustava siirtyminen sekä korkea ja yhtenäinen siviili-ilmailun turvallisuustaso unionissa, täytäntöönpanotoimenpiteissä olisi seurattava lentäjien koulutuksen ja lentomiehistön lääketieteellisen kelpoisuuden alan viimeisintä kehitystä, kuten parhaita käytäntöjä sekä tieteellistä ja teknistä kehitystä. Vastaavasti Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, jäljempänä ’ICAO’, ja Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2009 sopimat tekniset vaatimukset ja hallinnolliset menettelyt sekä tiettyihin kansallisiin olosuhteisiin liittyvä voimassa oleva lainsäädäntö olisi otettava huomioon.”

9 Asetuksen N:o 1178/2011 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Lentolupakirjat ja lääketieteelliset kelpoisuustodistukset”, säädetään seuraavaa:

”Rajoittamatta 7 artiklan soveltamista asetuksen (EY) N:o 216/2008 4 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa sekä 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen ilma-alusten lentäjien on noudatettava tämän asetuksen liitteissä I ja IV säädettyjä teknisiä vaatimuksia ja hallinnollisia menettelyjä.”

10 Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevassa FCL.010 kohdassa todetaan otsikon ”Määritelmät” alla seuraavaa:

”Tässä osassa (FCL) tarkoitetaan

– –

’kaupallisella ilmakuljetuksella’ matkustajien, rahdin tai postin kuljettamista korvausta tai vuokraa vastaan;

– –”

11 Mainitun asetuksen liitteessä I olevassa FCL.065 kohdassa säädetään otsikon ”Yli 60-vuotiaiden lupakirjan haltijoiden oikeuksien rajoittaminen kaupallisessa ilmakuljetuksessa” alla seuraavaa:

”a) Ikä 60–64. Lentokoneet ja helikopterit. Lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 60 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana, paitsi jos:
1) hän toimii usean ohjaajan miehistön jäsenenä; ja
2) hän on ohjaamomiehistön ainoa ohjaaja, joka on täyttänyt 60 vuotta.

b) Ikä 65. Lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 65 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana.”

Saksan oikeus

12 Saksan siviililain (Bürgerliches Gesetzbuch, jäljempänä BGB) 241 §:n, jonka otsikko on ”Velvoiteoikeudellisesta suhteesta johtuvat velvollisuudet”, 2 momentissa säädetään seuraavaa:

”Velvoiteoikeudellinen suhde voi sisältönsä mukaisesti velvoittaa kummankin osapuolen ottamaan huomion toisen osapuolen oikeudet, oikeushyvät ja intressit.”

13 BGB:n 280 §:n 1 momentin sanamuodon mukaan on niin, että ”jos velallinen rikkoo velvoiteoikeudellisesta suhteesta seuraavaa velvollisuutta, velkoja voi vaatia korvausta tästä syntyneestä vahingosta”.

14 BGB:n 293 §:ssä säädetään otsikon ”Suorituksen vastaanottamisen viivästyminen” alla seuraavaa:

”Velkoja syyllistyy viivästykseen, jos se ei ota vastaan sille tarjottua suoritusta.”

15 BGB:n 297 §:ssä säädetään otsikon ”Velallisen kyvyttömyys” alla seuraavaa:

”Velkoja ei syyllisty viivästykseen, jos velallisen on tarjouksen aikaan – – mahdotonta suorittaa suoritusta.”

16 BGB:n 615 §:ssä säädetään otsikon ”Korvaus suorituksen vastaanottamisen viivästymisen ja liiketoiminnan piiriin kuuluvan riskin (Betriebsrisiko) yhteydessä” alla seuraavaa:

”Jos suorituksen saamiseen oikeutettu syyllistyy viivästykseen suorituksen vastaanottamisessa, suorituksen suorittamiseen velvollinen voi vaatia suorittamatta jääneestä suorituksesta sovitun korvauksen ilman, että hän olisi velvollinen suorittamaan suorituksen jälkikäteen.

– –”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

17 Kantajana pääasiassa oleva Fries työskenteli ilma-aluksen päällikkönä Lufthansalla vuodesta 1986 lukien 31.12.2013 saakka. Sen ohella hänet määrättiin lisäsopimuksen perusteella toimimaan myös muiden lentäjien koulutustehtävissä.

18 Lokakuussa 2013 pääasian kantaja täytti 65 vuotta. Hänen työsopimuksensa päättyi 31.12.2013 sillä perusteella, että hän oli saavuttanut sovellettavan työehtosopimuksen mukaan lakisääteisessä eläkevakuutuksessa tavanomaisen eläkeiän.

19 Lufthansa ei antanut Friesin enää 31.10.2013 jälkeen tehdä töitä palveluksessaan vedoten siihen, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan mukaan kantajalla ei ollut enää mainitusta päivästä lukien oikeutta toimia lentäjänä kaupallisessa ilmakuljetuksessa.

20 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että 31.10.2013–31.12.2013 Friesillä oli edelleen lupakirja liikenneluokan lentokoneiden lentämistä varten (ATPL) mukaan lukien lentokonetyypin Embraer tyyppikelpuutus, kelpuutus Type Rating Instructor -kelpoisuuden omaavana henkilönä (TRI) kouluttaa lentokoneen ohjaajia lentokonetyypin Embraer osalta lentokoneessa ja simulaattorissa, kelpuutus Type Rating Examiner -kelpoisuuden omaavana henkilönä (TRE) ottaa vastaan lentokoneessa ja simulaattorissa suoritettavia tarkastuslentoja lentokonetyypin Embraer lupakirjojen voimassa pitämistä tai niiden voimassaolon jatkamista varten ja valtuutus Senior Examiner -kelpoisuuden omaavana henkilönä (SEN) ottaa vastaan Type Rating Examiner -kelpuutuksia (TREs) koskevia tarkastuslentoja lentokonetyypistä riippumatta.

21 Fries on vedonnut Bundesarbeitsgerichtissä (liittovaltion työtuomioistuin, Saksa) siihen, että se, että Lufthansa ei ole antanut hänen tehdä töitä palveluksessaan lentäjänä, on ollut lainvastaista, ja vaatinut Lufthansan velvoittamista maksamaan palkan vuoden 2013 marraskuulta ja joulukuulta.

22 Tältä osin ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että kansallisen säännöstön mukaan työnantaja ”syyllistyy viivästykseen”, jos se ei ota vastaan työntekijän sille asianmukaisesti tarjoamaa työsuoritusta voimassa olevassa työsuhteessa. Mainitunlaisessa tapauksessa työntekijä voi vaatia työnantajalta palkan, jonka hän olisi saanut, jos työnantaja olisi hyväksynyt työsuorituksen viivästysajanjakson aikana, vaikkei hän työskentele. Työnantaja ei kuitenkaan viivästy työtarjouksen vastaanottamisessa silloin, kun työntekijä ei kykene suorittamaan työtä. Jos työntekijän on mahdotonta tehdä työsopimuksessa sovittu suoritus kokonaan tai osittain, työnantajan on annettava kyseiselle työntekijälle muita sellaisia tehtäviä, joihin työntekijä soveltuu. Mikäli työnantaja ei noudata tätä velvollisuutta, sen on maksettava vahingonkorvausta.

23 Lufthansa katsoo, ettei sen voida katsoa syyllistyneen mihinkään viivästykseen Friesin työtarjouksen vastaanottamisessa vuoden 2013 marraskuussa ja joulukuussa, koska asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan mukaan pääasian kantajalla ei ollut enää oikeutta 65 vuoden iästä lukien työskennellä liikennelentäjänä kaupallisessa ilmakuljetuksessa, joten hän ei voinut tehdä sovittua suoritusta 1.11.2013 lukien työsuhteen päättymiseen saakka.

24 Ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella on kuitenkin epäilyksiä mainitun asetuksen liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan pätevyydestä suhteessa Euroopan unionin perusoikeuskirjaan (jäljempänä perusoikeuskirja) ja erityisesti perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdassa mainittuun, ikään perustuvan syrjinnän kieltoon sekä perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdassa taattuun oikeuteen tehdä työtä ja harjoittaa vapaasti valitsemaansa tai hyväksymäänsä ammattia.

25 Mikäli mainitun asetuksen liitteessä I oleva FCL.065 kohdan b alakohta on sopusoinnussa perusoikeuskirjan kanssa, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että Fries saattoi kansallisen säännösten mukaan vedota vahingonkorvaussaatavaansa, jos oli niin, että saavutettuaan 65 vuoden iän hän saattoi edelleen lentää siirtolentoja ja/tai työskennellä lentokoneessa kouluttajana ja kokeiden

vastaanottajana. Mainittu saatava riippuu kansallisen tuomioistuimen mukaan asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa olevan käsitteen ”kaupallinen ilmakuljetus”, luettuna yhdessä kyseisessä liitteessä olevan FLC.010 kohdan kanssa, tulkinnasta.

26 Tässä tilanteessa Bundesarbeitsgericht on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohta yhteensopiva perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan ikään perustuvan syrjinnän kiellon kanssa?

2) Onko asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohta yhteensopiva perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdan, jonka mukaan jokaisella on oikeus tehdä työtä ja harjoittaa vapaasti valitsemaansa tai hyväksymäänsä ammattia, kanssa?

3) Jos ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi:
   a) Kuuluvatko FCL.065 kohdan b alakohdassa tarkoitetun käsitteen ’kaupallinen ilmakuljetus’ tai tämän käsitteen [asetuksen N:o 1178/2011] liitteessä I olevassa FCL.010 kohdassa olevan määritelmän piiriin myös lentoyhtiön suorittamat niin sanotut siirtolennot, joilla ei kuljeteta matkustajia, rahtia eikä postia?
   b) Kuuluvatko FCL.065 kohdan b alakohdassa tarkoitetun käsitteen ’kaupallinen ilmakuljetus’ tai tämän käsitteen [asetuksen N:o 1178/2011] liitteessä I olevassa FCL.010 kohdassa olevan määritelmän piiriin sellainen koulutus ja kokeiden vastaanottaminen, joissa yli 65-vuotias lentäjä on koneen ohjaamossa muuna kuin lentävänä miehistön jäsenenä?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen ja toinen ennakkoratkaisukysymys

27 Ensimmäisellä ja toisella ennakkoratkaisukysymyksellään, jotka on tutkittava yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään lähinnä, onko asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohta pätevä suhteessa perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohtaan tai 21 artiklan 1 kohtaan.

28 Jotta näihin kysymyksiin voidaan vastata, on ensin määritettävä, onko unionin lainsäätäjä loukannut perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdassa mainittua syrjintäkiellon periaatetta, jonka mukaan ”kielletään kaikenlainen syrjintä, joka perustuu – – ikään” silloin, kun se on kieltänyt lentolupakirjan haltijoita, jotka ovat saavuttaneet 65 vuoden iän, toimimasta kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajina. Toiseksi on tarkastettava, onko unionin lainsäätäjä määrätessään tällaisesta kiellosta loukannut perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdassa taattua oikeutta työskennellä ja harjoittaa vapaasti valitsemaansa tai hyväksymäänsä ammattia siltä osin kuin on kyse niistä lentolupakirjojen haltijoista, joita mainittu kielto koskee.

Perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohta

29 Yhdenvertaisen kohtelun periaate on perusoikeuskirjan 20 artiklassa vahvistettu unionin oikeuden yleinen periaate, josta perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdassa määrätty syrjintäkiellon periaate on erityinen ilmaus.

30 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan mainittu yleinen periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla eikä erilaisia tilanteita kohdella samalla tavalla, ellei tällaista kohtelua voida objektiivisesti perustella (tuomio 1.3.2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats ym., C-236/09, EU:C:2011:100, 28 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

31 Näin ollen ensimmäiseksi on tarkastettava, säädetäänkö asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa ikään perustuvasta erilaisesta kohtelusta.

32 Mainitun säännöksen mukaan lupakirjan haltijoilla ei ole oikeutta toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajina täytettyään 65 vuotta.

33 Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa kohdellaan siis sellaisia lupakirjan haltijoita, jotka ovat täyttäneet 65 vuotta, epäsuotuisammin kuin sellaisia, jotka ovat alle 65-vuotiaita.

34 Näin ollen on todettava, että mainitussa säännöksessä säädetään ikään perustuvasta erilaisesta kohtelusta.

35 Toiseksi on tutkittava, onko mainittu erilainen kohtelu kuitenkin sopusoinnussa perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan kanssa sillä perusteella, että se täyttää perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa asetetut edellytykset.

36 Tästä on muistutettava ensinnäkin, että perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa määrätään, että perusoikeuskirjassa tunnustettujen oikeuksien ja vapauksien käyttämistä voidaan rajoittaa ainoastaan lailla sekä kyseisten oikeuksien ja vapauksien keskeistä sisältöä kunnioittaen. Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti rajoituksia voidaan säätää ainoastaan, jos ne ovat välttämättömiä ja vastaavat tosiasiallisesti unionin tunnustamia yleisen edun mukaisia tavoitteita tai tarvetta suojella muiden henkilöiden oikeuksia ja vapauksia.

37 On selvää, että 65 vuotta täyttäneitä lupakirjan haltijoita koskevasta kiellosta toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajina on katsottava säädetyn perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla lailla, koska se ilmenee asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdasta.

38 Lisäksi on niin, kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 33 kohdassa, että mainitulla rajoituksella kunnioitetaan syrjintäkiellon periaatteen keskeistä sisältöä. Mainitussa rajoituksessa ei nimittäin saateta kyseenalaiseksi kyseistä periaatetta sellaisenaan, koska se koskee vain ulottuvuudeltaan rajallista kysymystä lentäjän tehtävien hoitamiselle asetetuista rajoituksista lentoturvallisuuden varmistamiseksi (ks. analogisesti tuomio 29.4.2015, Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, 54 kohta).

39 Vielä on kuitenkin selvitettävä, vastaako sama rajoitus yleisen edun mukaista tavoitetta perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla ja, jos vastaa, onko se mainitussa määräyksessä tarkoitetulla tavalla suhteellisuusperiaatteen mukainen.

40 Siltä osin kuin on kyse asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevalla FCL.065 kohdan b alakohdalla tavoitellusta päämäärästä, on todettava, että – kuten kyseisen asetuksen otsikosta ilmenee – mainitussa asetuksessa määritetään asetuksen N:o 216/2008 nojalla siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevat tekniset vaatimukset ja hallinnolliset menettelyt. Asetus N:o 1178/2011 on siis annettu asetuksen N:o 216/2008 säännösten täytäntöön panemiseksi.

41 Koska asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohta on asetuksen N:o 216/2008 täytäntöönpanotoimi, on näin ollen todettava, että käsiteltävässä asiassa kyseessä olevalla säännöksellä tavoitellaan samaa päämäärää kuin viimeksi mainitulla asetuksella, eli yhtenäisen ja korkean siviili-ilmailun turvallisuuden tason luomista ja ylläpitämistä Euroopassa, kuten sekä asetuksen N:o 216/2008 2 artiklasta että asetuksen N:o 1178/2011 johdanto-osan 1 ja 11 perustelukappaleesta ilmenee.

42 Kun on kyse lentoturvallisuudesta, on todettava, että tulkittaessa yhdenvertaista kohtelua työssä ja ammatissa koskevista yleisistä puitteista 27.11.2000 annetun neuvoston direktiivin 2000/78/EY 2 artiklan 5 kohtaa ja 4 artiklan 1 kohtaa (EYVL 2000, L 303, s. 16) unionin tuomioistuin on katsonut, että lentoliikenteen turvallisuuden takaamisen tavoite on mainituissa säännöksissä tarkoitettu oikeutettu tavoite (ks. vastaavasti tuomio 13.9.2011, Prigge ym., C-447/09, EU:C:2011:573, 58 ja 69 kohta).

43 Näissä olosuhteissa on todettava, että yhtenäisen ja korkean siviili-ilmailun turvallisuuden tason luomista ja ylläpitämistä Euroopassa koskeva tavoite on yleisen edun mukainen tavoite.

44 Näin ollen on tarkistettava, onko asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa asetettu oikeasuhteinen vaatimus, kun siinä on kielletty 65 vuotta täyttäneitä lupakirjan haltijoita toimimasta kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajina, eli on tarkistettava, että mainitunlainen toimenpide soveltuu tavoitellun päämäärän saavuttamiseen ja ettei se ylitä sitä, mikä kyseisen päämäärän saavuttamiseksi on tarpeen.

45 Siltä osin kuin ensinnäkin on kyse mainitunlaisen säännöksen soveltuvuudesta tavoitellun päämäärän suhteen, unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että lentoturvallisuuden osalta toimenpiteet, joilla pyritään välttämään lento-onnettomuuksia valvomalla lentäjien soveltuvuutta ja fyysisiä kykyjä, jotta inhimilliset virheet tai puutteet eivät aiheuttaisi onnettomuuksia, ovat kiistämättä toimenpiteitä, joilla voidaan varmistaa lentoliikenteen turvallisuus (ks. analogisesti tuomio 13.9.2011, Prigge ym., C-447/09, EU:C:2011:573, 58 kohta).

46 Lisäksi on huomattava, että huomautettuaan, että liikennelentäjien osalta on olennaista, että heillä on muun muassa riittävät fyysiset kyvyt, koska fyysisistä toimintavajeista voi olla tässä ammatissa merkittäviä seurauksia, unionin tuomioistuin on todennut, että on kiistatonta, että nämä kyvyt heikkenevät iän myötä (ks. vastaavasti tuomio 13.9.2011, Prigge ym., C-447/09, EU:C:2011:573, 67 kohta).

47 Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan säännökset soveltuvat siis tavoitellun yleisen edun mukaisen päämäärän saavuttamiseen, koska ne mahdollistavat sen estämisen, että mainittujen fyysisten kykyjen heikkenemisestä 65 vuoden iän jälkeen aiheutuisi onnettomuuksia.

48 Vaikka onkin näin, on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan lainsäädäntö on omiaan takaamaan esiin tuodun tavoitteen toteutumisen vain, jos se todella vastaa pyrkimykseen saavuttaa tavoite johdonmukaisella ja järjestelmällisellä tavalla, ja että lain säännöksistä tehdyillä poikkeuksilla voidaan joissakin tapauksissa vahingoittaa lain johdonmukaisuutta etenkin silloin, kun ne laajuudellaan johtavat mainitulla lailla tavoitellun päämäärän kanssa vastakkaiseen tulokseen (tuomio 21.7.2011, Fuchs ja Köhler, C-159/10 ja C-160/10, EU:C:2011:508, 85 ja 86 kohta).

49 Tältä osin asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan sanamuodosta ilmenee, ettei 65 vuoden ikärajaa sovelleta muun kuin kaupallisen ilmakuljetuksen alalla. Friesin mukaan mainitunlainen poissulkeminen vaikuttaa kyseisen kohdan johdonmukaisuuteen sillä tavoiteltuun päämäärään nähden, mikä tekee kyseessä olevasta rajoituksesta suhteettoman.

50 Asettaessaan mainitunlaisen ikärajan vain kaupallisen ilmakuljetuksen yhteydessä unionin lainsäätäjä on kuitenkin ottanut huomioon mainitunlaisen kuljetuksen ja muun kuin kaupallisen ilmakuljetuksen väliset erot eli muun muassa sen, että kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytetyt ilma-alukset ovat teknisesti monimutkaisempia ja että kyseisellä alalla on kyse suuremmista henkilömääristä, ja katsonut, että mainitunlaisilla eroilla voidaan perustella se, että näiden kahden kuljetusmuodon osalta säädetään erilaisista säännöistä lentoliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi.

51 Näissä olosuhteissa se, että 65 vuoden ikärajaa sovelletaan vain kaupallisen ilmakuljetuksen alalla, on pikemminkin omiaan vahvistamaan kuin heikentämään kyseisen toimenpiteen oikeasuhteisuutta.

52 Näin ollen se, että 65 vuoden iän saavuttaneita lupakirjan haltijoita on kielletty toimimasta kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajina, on toimenpide, joka soveltuu siviili-ilmailun riittävän turvallisuustason ylläpitämiseen Euroopassa.

53 Kun tämän jälkeen on kyse siitä, ylittääkö mainitunlainen toimenpide sen, mikä on tarpeen tavoiteltujen päämäärien saavuttamiseksi, ja heikentääkö se kohtuuttomasti niiden lupakirjan haltijoiden etuja, jotka ovat saavuttaneet 65 vuoden iän, tätä toimenpidettä on tarkasteltava lainsäädännöllisessä asiayhteydessään ja on otettava huomioon sekä siitä kyseisille henkilöille mahdollisesti aiheutuvat haitat että siitä yhteiskunnalle yleisesti ja yhteiskunnan muodostaville yksilöille aiheutuvat hyödyt (ks. analogisesti tuomio 5.7.2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, 38 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

54 Tältä osin on muistutettava siitä, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohta kuuluu unionin lainsäätäjän säätämiin sääntöihin, joilla määritellään siviili-ilmailun lentomiehistöön sovellettavat vaatimukset sen takaamiseksi, että mainittu miehistö on pätevä, tunnollinen ja asiantunteva, jotta se voi hoitaa hyvin sille annetut tehtävät, minkä tarkoituksena on parantaa ilmailun turvallisuutta.

55 Koska ilma-alusten ohjaajat ovat ilmaliikenteen toimijoiden ketjussa olennainen lenkki, kyseisten asiantuntijoiden pätevyys on yksi siviili-ilmailun luotettavuuden ja turvallisuuden pääasiallisista takeista. Tässä asiayhteydessä sellaisten toimenpiteiden toteuttaminen, joiden tarkoituksena on taata, että vain sellaisilla henkilöillä, joilla on vaaditut fyysiset kyvyt, on oikeus ohjata ilma-aluksia, on välttämätöntä inhimillisestä virheestä johtuvien puutteiden vaaran minimoimiseksi.

56 Näissä olosuhteissa ei ole kohtuutonta, että unionin lainsäätäjä on ottanut huomioon inhimillisten tekijöiden merkityksen siviili-ilmailun alalla ja lentäjän ammatin harjoittamisessa vaadittavien fyysisten kykyjen asteittaisen vähenemisen vuosien kuluessa sekä katsonut tarpeelliseksi vahvistaa ikärajan kaupallisen ilmakuljetuksen alalla siviili-ilmailun riittävän turvallisuustason ylläpitämiseksi Euroopassa.

57 Siltä osin kuin ikäraja on vahvistettu juuri 65 vuoteen, Fries riitauttaa mainitun rajan ja tuo esiin muun muassa, että yhtäältä mikään tieteellisesti vahvistettu lääketieteellinen tieto ei osoita, että lisääntynyt vaara kaupallisen ilmakuljetuksen alalla liittyisi 65-vuotiaiden tai vanhempien lentäjien käyttämiseen ja että toisaalta fyysisten tai psyykkisten kykyjen heikentyminen ei ala tietyssä iässä, vaan riippuu kullekin yksilölle ominaisista tekijöistä, joihin kuuluu erityisesti siihenastinen elämä.

58 Tällaisia argumentteja ei kuitenkaan voida hyväksyä.

59 Aivan ensimmäiseksi on nimittäin muistutettava siitä, että unionin lainsäätäjällä on laaja harkintavalta monitahoisissa lääketieteellisissä kysymyksissä, kuten sen selvittämisessä, onko tietyn iän ylittäneillä henkilöillä liikennelentäjän ammatin harjoittamiseen vaadittavia erityisiä fyysisiä kykyjä vai ei, ja että kun esiintyy epävarmuutta siitä, onko olemassa ihmisten terveyteen kohdistuvaa vaaraa, tai siitä, minkä laajuinen tämä vaara on, unionin lainsäätäjä saa toteuttaa suojatoimenpiteitä eikä sen tarvitse odottaa, että näiden vaarojen olemassaolo ja vaarojen vakavuus osoitetaan täysin (ks. analogisesti tuomio 22.5.2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, 64 ja 65 kohta).

60 Koska siviili-ilmailun turvallisuus ja miehistön jäsenten, matkustajien sekä lentoreitillä asuvien asukkaiden suojelu liittyvät toisiinsa läheisesti, on niin, että kun unionin lainsäätäjä päättää vahvistaa nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan kaltaisen ikärajan, se voi tieteellisen epävarmuuden vallitessa suosia toimenpiteitä, jotka varmasti takaavat turvallisuuden korkean tason, sillä edellytyksellä, että ne perustuvat objektiivisiin seikkoihin.

61 Tältä osin on aivan ensimmäiseksi todettava, että 65 vuoden ikärajaa voidaan pitää riittävän korkeana, jotta lentäjän toiminnan harjoittaminen kaupallisen ilmakuljetuksen alalla voi päättyä siihen (ks. analogisesti tuomio 12.1.2010, Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, 52 kohta).

62 Lopuksi on todettava, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohta heijastaa kansainvälisiä kaupallisia ilmakuljetuksia koskevia kansainvälisiä sääntöjä, joihin kyseisen asetuksen johdanto-osan 11 perustelukappaleessa sitä paitsi nimenomaisesti viitataan ja joissa asetetaan sama ikäraja.

63 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 56 kohdassa, kun otetaan huomioon, että mainitunlaiset säännöt perustuvat laajaan ammatilliseen keskusteluun ja asiantuntemukseen, ne toimivat päätöksentekijöiden kannalta objektiivisina ja järkevinä vertailukohtina ja ovat erityisen merkityksellinen seikka arvioitaessa nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan unionin oikeuden säännöksen oikeasuhteisuutta.

64 Kun lisäksi otetaan huomioon unionin lainsäätäjällä oleva harkintavalta, ei voida katsoa, että sen olisi ikärajan sijaan säädettävä jokaisen 65 vuoden iän ylittäneen lentolupakirjan haltijan fyysisten ja psyykkisten kykyjen yksilöllisestä tutkimisesta.

65 Tältä osin – kuten julkisasiamies on muun muassa ratkaisuehdotuksensa 60 ja 61 kohdassa todennut – mainittu lainsäätäjä on valinnut yksilöllisen lähestymistavan ikäluokan 60–64 vuotta yhdistämisen osalta 65 vuoden ikärajaan, mikä – kun edellä esitetyt näkökohdat otetaan huomioon – on valinta, joka on vahvasti perustunut asiassa merkityksellisiin kansainvälisiin sääntöihin, jotka itsessään perustuvat asiaa koskevan lääketieteellisen asiantuntijatiedon nykytilaan.

66 On lisäksi korostettava, ettei mainitun ikärajan automaattisena seurauksena ole se, että kyseiset henkilöt pakotettaisiin vetäytymään lopullisesti työmarkkinoilta, koska kyseisellä rajalla ei luoda pakottavaa järjestelmää automaattiseksi eläkkeelle siirtymiseksi eikä siinä välttämättä edellytetä, että työntekijän työsopimus päätettäisiin sillä perusteella, että hän on saavuttanut 65 vuoden iän (ks. analogisesti tuomio 5.7.2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, 40 kohta).

67 Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa ei nimittäin suljeta 65 vuoden iän saavuttaneilta lupakirjan haltijoilta pois kaikkea toimintaa ilmakuljetuksen alalla, vaan siinä vain kielletään mainittuja lupakirjan haltijoita toimimasta ohjaajana kaupallisessa ilmakuljetuksessa.

68 Näissä olosuhteissa on todettava, ettei 65 vuoden iän saavuttaneille lupakirjan haltijoille asetettu kielto toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana ylitä sitä, mikä on tarpeen tavoitellun yleisen edun mukaisen päämäärän saavuttamiseksi.

69 Edellä esitetystä ilmenee, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa säädetty erilainen kohtelu iän perusteella on sopusoinnussa perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan kanssa.

Perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohta

70 Perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdassa annetaan jokaiselle oikeus tehdä työtä ja harjoittaa vapaasti valitsemaansa ammattia.

71 Nyt käsiteltävässä asiassa asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan soveltaminen merkitsee 65 vuoden iän saavuttaneiden lupakirjan haltijoiden ammatillisen vapauden rajoittamista, koska viimeksi mainitut eivät enää voi 65. syntymäpäivästään lukien harjoittaa lentäjän ammattia kaupallisessa ilmakuljetuksessa.

72 Kuten tämän tuomion 36 kohdassa on jo todettu, perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdan mukaan perusoikeuskirjassa tunnustettujen oikeuksien käyttämistä voidaan kuitenkin rajoittaa, kunhan kyseisistä rajoituksista säädetään lailla ja kyseisten oikeuksien ja vapauksien keskeistä sisältöä

kunnioitetaan ja rajoitukset ovat suhteellisuusperiaatteen mukaisesti välttämättömiä ja vastaavat tosiasiallisesti unionin tunnustamia yleisen edun mukaisia tavoitteita tai tarvetta suojella muiden henkilöiden oikeuksia ja vapauksia.

73 Erityisesti ammatillisen vapauden ja elinkeinovapauden osalta on muistutettava, että oikeuskäytännön mukaan ammatin harjoittamisen vapaus ei ole ehdoton, kuten ei myöskään omaisuudensuoja, vaan niitä on arvioitava sen tehtävän perusteella, joka niillä on yhteiskunnassa. Siten näiden vapauksien käytölle voidaan asettaa rajoituksia, kunhan kyseiset rajoitukset tosiasiassa palvelevat yleisen edun mukaisia unionin tavoitteita eikä niillä puututa perusoikeuksiin tavoitellun päämäärän kannalta suhteettomasti ja tavalla, jota ei voida hyväksyä ja jolla loukattaisiin näiden oikeuksien keskeistä sisältöä (tuomio 6.9.2012, Deutsches Weintor, C-544/10, EU:C:2012:526, 54 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

74 Kuten tämän tuomion 37 kohdassa on todettu, 65 vuoden iän saavuttaneita lupakirjan haltijoita koskevasta kiellosta toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana on katsottava säädetyn lailla perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

75 Lisäksi on niin, ettei kyseinen kielto vaikuta itse ammatillisen vapauden keskeiseen sisältöön, koska sillä vain asetetaan tiettyjä rajoituksia 65 vuoden iän saavuttaneiden lupakirjan haltijoiden ammattitoiminnalle.

76 Riidanalaisella toimenpiteellä tavoitellun päämäärän osalta tämän tuomion 40–43 kohdasta ilmenee, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan tarkoituksena on yhtenäisen ja korkean siviili-ilmailun turvallisuuden tason luominen ja ylläpitäminen Euroopassa, mikä on yleisen edun mukainen tavoite.

77 Suhteellisuusperiaatteen noudattamisen osalta tämän tuomion 45–52 kohdasta ilmenee, että nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä oleva toimenpide on omiaan takaamaan tavoitellun yleisen edun mukaisen päämäärän saavuttamisen.

78 Kaikkien tämän tuomion 53–68 kohdassa esitettyjen näkökohtien perusteella on muutoinkin mahdollista päätellä, että unionin lainsäätäjä on antaessaan säännöksen, jonka pätevyys on riitautettu, punninnut yhtäältä lentoturvallisuuden vaatimuksia ja toisaalta 65 vuoden iän saavuttaneiden lupakirjan haltijoiden yksilöllistä oikeutta tehdä työtä ja harjoittaa valitsemaansa ammattia tavalla, jota ei voida pitää suhteettomana tavoiteltuun päämäärään nähden.

79 Näin ollen asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa tarkoitettu 65 vuoden iän saavuttaneita lupakirjan haltijoita koskeva kielto toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajina on sopusoinnussa perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdan kanssa.

80 Edellä esitetyn perusteella on todettava, että ensimmäisen ja toisen kysymyksen tarkastelussa ei ole ilmennyt mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan pätevyyteen perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdan tai 21 artiklan 1 kohdan kannalta.

Kolmas ennakkoratkaisukysymys

81 Kolmannella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii selvittämään lähinnä, onko asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohtaa tulkittava niin, että siinä kielletään 65 vuoden iän saavuttanutta lupakirjan haltijaa toimimasta ohjaajana kuljettajan kaupallisen toiminnan puitteissa tapahtuvilla siirtolennoilla, joilla ei kuljeteta matkustajia, rahtia eikä postia, ja toimimasta kouluttajana ja/tai kokeiden vastaanottajana ilma-aluksella muuna kuin lentävänä miehistön jäsenenä.

82 Tähän kysymykseen vastaamiseksi on muistutettava siitä, että mainitun asetuksen liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan mukaan lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 65 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana.

83 Mainitun säännöksen sanamuodosta itsestäänkin siis ilmenee, että vain sellaiset tapaukset, joissa kaikki kolme edellytystä, eli se, että kyseinen lupakirjan haltija on täyttänyt 65 vuotta, hän toimii ilma-aluksen ohjaajana ja mainittu ilma-alus toimii kaupallisessa ilmakuljetuksessa, täyttyvät, kuuluvat kyseisessä säännöksessä säädetyn rajoituksen alaan.

84 Tässä asiayhteydessä on todettava, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevassa FCL.010 kohdassa määritellään nimenomaisesti ”kaupallisen ilmakuljetuksen” käsitteeksi matkustajien, rahdin tai postin kuljettaminen korvausta tai vuokraa vastaan.

85 Kuten ennakkoratkaisupyynnöstä ja kolmannen kysymyksen sanamuodosta ilmenee, siirtolennoilla ei kuljeteta matkustajia, rahtia tai postia.

86 Lisäksi siltä osin kuin on kyse lentäjien koulutukseen ja kokeisiin liittyvästä toiminnasta, on selvää, että vaikka se tapahtuu lentokoneen ohjaamossa, kouluttajana ja/tai kokeen vastaanottajana toimiva lupakirjan haltija ei ohjaa konetta.

87 On siis todettava, etteivät siirtolennot eikä lentäjien koulutukseen ja kokeisiin liittyvä toiminta kuulu asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa tarkoitetun toimenpiteen alaan.

88 Kun edellä esitetty otetaan huomioon, kolmanteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohtaa on tulkittava niin, että siinä ei kielletä 65 vuoden iän saavuttanutta lupakirjan haltijaa toimimasta ohjaajana kuljettajan kaupallisen toiminnan puitteissa tapahtuvilla siirtolennoilla, joilla ei kuljeteta matkustajia, rahtia eikä postia, eikä toimimasta kouluttajana ja/tai kokeiden vastaanottajana ilma-aluksella muuna kuin lentävänä miehistön jäsenenä.

Oikeudenkäyntikulut

89 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Ensimmäisen ja toisen kysymyksen tarkastelussa ei ole ilmennyt mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla 3.11.2011 annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan pätevyyteen Euroopan unionin perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdan ja 21 artiklan 1 kohdan kannalta.**

2) **Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohtaa on tulkittava niin, että siinä ei kielletä 65 vuoden iän saavuttanutta lupakirjan haltijaa toimimasta ohjaajana kuljettajan kaupallisen toiminnan puitteissa tapahtuvilla siirtolennoilla, joilla ei kuljeteta matkustajia, rahtia eikä postia, eikä toimimasta kouluttajana ja/tai kokeiden vastaanottajana ilma-aluksella muuna kuin lentävänä miehistön jäsenenä.**

Allekirjoitukset