Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2017. gada 5. jūlijā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Gaisa pārvadājumi — Regula (ES) Nr. 1178/2011 — I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts — Aizliegums 65 gadu vecumu sasniegušiem pilota apliecības turētājiem veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā — Spēkā esamība — Eiropas Savienības Pamattiesību harta — 15. pants — Brīvība izvēlēties profesiju — 21. pants — Vienlīdzīga attieksme — Diskriminācija vecuma dēļ — Komerciāli gaisa pārvadājumi — Jēdziens

Lieta C-190/16

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Bundesarbeitsgericht* (Federālā darba lietu tiesa, Vācija) iesniegusi ar lēmumu, kas pieņemts 2016. gada 27. janvārī un Tiesā saņemts 2016. gada 5. aprīlī, tiesvedībā

Werner Fries

pret

Lufthansa CityLine GmbH.

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētāja R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*] (referente), tiesneši J. Regans [*E. Regan*], Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*] un S. Rodins [*S. Rodin*],

ģenerāladvokāts M. Bobeks [*M. Bobek*],

sekretārs A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *W. Fries* vārdā – *M. Mensching*, *Rechtsanwalt*,

— *Lufthansa CityLine GmbH* vārdā – *C. Schalast*, *Rechtsanwalt*,

— Itālijas valdības vārdā – *G. Palmieri*, pārstāve, kam palīdz *G. Palatiello*, *avvocato dello Stato*,

— Eiropas Komisijas vārdā – *D. Martin*, *W. Mölls* un *F. Wilman*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2017. gada 21. marta tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz Komisijas 2011. gada 3. novembra Regulas (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV 2011, L 311, 1. lpp.), I pielikuma FCL.065 punkta b) apakšpunkta spēkā esamību un pakārtoti – uz tā interpretāciju.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar strīdu starp *Werner Fries* un *Lufthansa CityLine GmbH* (turpmāk tekstā – "*Lufthansa*"), Vācijā dibinātu aviosabiedrību, par atalgojumu, kas *Lufthansa* esot jāsamaksā *W. Fries* par 2013. gada novembri un decembri.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

Čikāgas konvencija

3 Čikāgā 1944. gada 7. decembrī parakstīto Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju (turpmāk tekstā – "Čikāgas konvencija") ir ratificējušas visas Eiropas Savienības dalībvalstis, tomēr pati Eiropas Savienība nav minētās konvencijas dalībniece. Ar šo konvenciju tika izveidota Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*), kuras mērķis atbilstoši šīs konvencijas 44. pantam ir starptautiskās aeronavigācijas principu un metožu izstrāde, kā arī starptautiskās gaisa satiksmes nostiprināšanās un attīstības veicināšana.

4 Čikāgas konvencijas 1. pielikumā "Personāla sertificēšana", ko ir pieņēmusi *ICAO* padome, ir ietverti standarti un ieteicamā prakse, kas reglamentē licenču izsniegšanu lidojumu apkalpes locekļiem (piloti, bortinženieri un lidotāji stūrmaņi), gaisa satiksmes vadības dispečeriem, aviācijas staciju operatoriem, apkopes tehniķiem un lidojuma nodrošināšanas darbiniekiem. Minētajā pielikumā ir ietverti it īpaši šādi noteikumi:

> "2.1.10.1 Līgumslēdzēja valsts, kas ir izdevusi pilotu apliecības, neļauj, ka to turētāji veic gaisa kuģa komandiera pienākumus starptautiskos gaisa komercpārvadājumos, ja apliecību turētāji ir sasnieguši 60 gadu vecumu vai 65 gadu vecumu, ja daudzpilotu apkalpē ir pilots, kas jaunāks par 60 gadiem.
>
> 2.1.10.2 Ieteikums. Līgumslēdzēja valsts, kas ir izdevusi pilotu apliecības, neļauj, ka to turētāji veic otrā pilota pienākumus starptautiskos gaisa komercpārvadājumos, ja apliecību turētāji ir sasnieguši 65 gadu vecumu."

JAR-FCL 1

5 Starptautisko tiesisko regulējumu par privātiem un aviolīniju pilotiem ir izstrādājusi starptautiska institūcija ar nosaukumu "Joint Aviation Authorities" [Apvienotā aviācijas institūcija], kuras dalībniece ir Vācijas Federatīvā Republika. Viens no šiem tiesiskajiem regulējumiem, t.i., *Joint Aviation*

Requirements – Flight Crew Licensing 1 [Vienotās prasības aviācijai – Apkalpes locekļu licencēšana 1] (turpmāk tekstā – "*JAR-FCL 1*"), tika pieņemts 2003. gada 15. aprīlī. Transporta, celtniecības un mājokļu federālā ministrija *JAR-FCL 1* publicēja 2003. gada 29. aprīļa *Bundesanzeiger* Nr. 80a.

6 *JAR-FCL 1* 1.060. punktā ir precizēts:

"Ierobežojumi licenču turētājiem, kas ir vecāki par 60 gadiem:

a) no 60 līdz 64 gadiem:

pilota licences [apliecības] turētājs, kas ir vecāks par 60 gadiem, vairs nevar vadīt komerciālās lidmašīnas, izņemot:
1) ja viņš ir tādas gaisa kuģa apkalpes loceklis, kurā ir vairāki piloti,
2) un pārējie piloti vēl nav sasnieguši 60 gadu vecumu.

b) 65 gadi:

pilota licences [apliecības] turētājs, kas ir vecāks par 65 gadiem, vairs nevar vadīt komerciālās lidmašīnas [..]."

Savienības tiesības

Regula (EK) Nr. 216/2008

7 Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulas (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV 2008, L 79, 1. lpp.), 2. panta 1. punktā ir noteikts:

"Šīs regulas galvenais mērķis ir panākt un saglabāt vienādi augstu civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni Eiropā."

Regula Nr. 1178/2011

8 Regulas Nr. 1178/2011 preambulas 1. un 11. apsvērums ir formulēti šādi:

"(1) Regulas (EK) Nr. 216/2008 nolūks ir izveidot un uzturēt augstu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropā. Tajā ir paredzēti līdzekļi, kā sasniegt ne vien minēto mērķi, bet arī citus mērķus civilās aviācijas drošības jomā.

[..]

(11) Lai nodrošinātu raitu pāreju, kā arī vienādi augstu civilās aviācijas drošības līmeni Savienībā, īstenošanas pasākumiem ir jāatspoguļo jaunākie sasniegumi, tostarp paraugprakse, un zinātniskais un tehnoloģiskais progress pilotu mācību un gaisa kuģa apkalpes locekļu veselības stāvokļa jomā. Attiecīgi ir jāņem vērā tehniskās prasības un administratīvās procedūras, par kurām laikā līdz 2009. gada 30. jūnijam ir vienojušās Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) un apvienotās aviācijas institūcijas [(*JAA* – "*Joint Aviation Authorities*")], kā arī spēkā esošie tiesību akti attiecībā uz atsevišķām valstīs spēkā esošām specifiskām prasībām."

9 Regulas Nr. 1178/2011 3. pantā "Pilota apliecības un veselības apliecības izsniegšana" ir noteikts:

"Neskarot 7. pantu, Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā un 4. panta 5. punktā minēto gaisa kuģu pilotiem ir jāievēro šīs regulas I pielikumā un IV pielikumā noteiktās tehniskās prasības un administratīvās procedūras."

10 Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.010. punktā "Definīcijas" ir noteikts:

"Šajā daļā izmantotas šādas definīcijas:

[..]

"Komerciāli gaisa pārvadājumi" ir pasažieru, kravas vai pasta pārvadājumi par samaksu vai saskaņā ar nomu.

[..]"

11 Minētās regulas I pielikuma FCL.065. punktā "Tiesību ierobežojums komerciālo gaisa pārvadājumu pilota apliecību turētājiem, kas vecāki par 60 gadiem" ir noteikts šādi:

"a) 60–64 gadu vecums. Lidmašīnas un helikopteri. Pilota apliecības turētājs, kas sasniedzis 60 gadu vecumu, neveic lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā, izņemot gadījumus, ja:
   1) viņš ir daudzpilotu apkalpes loceklis un
   2) lidojuma apkalpē šāds pilota apliecības turētājs, kas sasniedzis 60 gadu vecumu, ir tikai viens.

b) 65 gadu vecums. Pilota apliecības turētājs, kas sasniedzis 65 gadu vecumu, neveic lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā."

Vācijas tiesības

12 *Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilkodekss) (turpmāk tekstā – "*BGB*") 241. panta "Pienākumi saistību tiesiskajās attiecībās" 2. punktā ir noteikts:

"Saistību tiesiskajās attiecībās atkarībā no to satura vienai pusei var būt pienākums ievērot otras puses tiesības, tiesiski aizsargājamas intereses un intereses."

13 Saskaņā ar *BGB* 280. panta 1. punktu, "ja parādnieks neizpilda no saistību tiesiskajām attiecībām izrietošu pienākumu, kreditors var pieprasīt tādējādi nodarīto zaudējumu atlīdzību".

14 *BGB* 293. pantā "Izpildījuma pieņemšanas nokavējums" ir paredzēts:

"Kreditora nokavējums iestājas, ja tas nepieņem tam piedāvāto izpildījumu."

15 *BGB* 297. pantā "Parādnieka nespēja izpildīt saistību" ir noteikts šādi:

"Kreditora nokavējums neiestājas, ja parādnieks piedāvājuma izdarīšanas brīdī [..] nav spējīgs izpildīt saistību."

16 *BGB* 615. pantā "Samaksa izpildījuma pieņemšanas nokavējuma un operacionālā riska gadījumā" ir noteikts:

"Ja pakalpojuma saņēmējs nokavē pakalpojumu pieņemšanu, izpildītājs var pieprasīt nolīgto samaksu par nokavējuma dēļ nesniegto pakalpojumu, nepastāvot pienākumam izdarīt izpildījumu vēlāk.

[..]"

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

17 Laikposmā no 1986. gada līdz 2013. gada 31. decembrim prasītājs pamatlietā *W. Fries* strādāja *Lufthansa* par lidmašīnas kapteini. Turklāt, pamatojoties uz papildu vienošanos, viņš piedalījās arī citu pilotu apmācībā.

18 2013. gada oktobrī prasītājs pamatlietā sasniedza 65 gadu vecumu. 2013. gada 31. decembrī viņa darba līgums beidzās, jo viņš saskaņā ar piemērojamo koplīgumu bija sasniedzis parasto pensionēšanās vecumu valsts pensiju apdrošināšanas sistēmā.

19 No 2013. gada 31. oktobra *W. Fries* vairs nebija nodarbināts *Lufthansa*, jo tā norādīja, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktu viņam no minētā datuma vairs nav tiesību veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā.

20 No iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka laikposmā no 2013. gada 31. oktobra līdz 31. decembrim *W. Fries* joprojām bija aviolīniju lidmašīnu, ieskaitot *Embraer* tipa lidmašīnu, vadīšanas apliecība (*ATPL*), *Type Rating Instructor* (*TRI*) kvalifikācija, lai apmācītu pilotus *Embraer* tipa lidmašīnās vai simulatoros, *Type Rating Examiner* (*TRE*) kvalifikācija, lai pieņemtu eksāmenus lidmašīnā un simulatoros apliecību saņemšanai vai pagarināšanai ar *Embraer* tipa lidmašīnu, kā arī *Senior Examiner* (*SEN*) apliecība, lai pieņemtu *Type Rating Examiners* (*TREs*) eksāmenus neatkarīgi no lidmašīnas tipa.

21 *W. Fries*, vēršoties *Bundesarbeitsgericht* (Federālā darba lietu tiesa, Vācija), atsaucas uz *Lufthansa* atteikuma viņu nodarbināt pilota statusā prettiesiskumu un lūdz tai piespriest samaksāt atalgojumu, kas pienākas par 2013. gada novembri un decembri.

22 Šajā ziņā iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu darba devējs "nokavē izpildījuma pieņemšanu", ja viņš izpildāmās darba tiesiskajās attiecībās nepieņem darba ņēmēja tam pienācīgā kārtā piedāvāto veicamo darbu. Šādā gadījumā, lai gan darba ņēmējs nestrādā, viņš darba devējam var pieprasīt darba samaksu, kuru viņš būtu saņēmis, ja darba devējs nokavējuma laikposmā būtu pieņēmis veicamo darbu. Piedāvātā darba izpildījuma pieņemšanas nokavējums no darba devēja puses tomēr neiestājas, ja darba ņēmējs nav spējīgs izpildīt savus pienākumus. Gadījumā, ja darba ņēmējs pilnībā vai daļēji nespēj izpildīt darba līgumā paredzētos uzdevumus, darba devējam ir pienākums attiecīgo darba ņēmēju nodarbināt citiem uzdevumiem, ko pēdējais minētais ir spējīgs izpildīt. Ja šis pienākums nav izpildīts, darba devējam var būt pienākums maksāt zaudējumu atlīdzību.

23 *Lufthansa* uzskata, ka to nevar vainot nekādā nokavējumā *W. Fries* piedāvātā darba izpildes pieņemšanā 2013. gada novembrī un decembrī, jo prasītājam pamatlietā no 65 gadu vecuma saskaņā ar Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktu vairs nebija tiesību veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā, tāpēc no 2013. gada novembra līdz darba attiecību beigām viņš vairs nebija spējīgs veikt nolīgto darbu.

24 Iesniedzējtiesa tomēr pauž šaubas par minētās regulas I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta spēkā esamību, ņemot vērā Eiropas Savienības Pamattiesību hartu (turpmāk tekstā – "Harta"), it īpaši Hartas 21. panta 1. punktā paredzēto diskriminācijas aizliegumu vecuma dēļ, un par tiesībām strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā vai akceptētā profesijā, kas ir paredzētas tās 15. panta 1. punktā.

25 Turklāt, kaut arī šīs pašas regulas I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts atbilst Hartai, iesniedzējtiesa uzskata, ka *W. Fries* saskaņā ar valsts tiesisko regulējumu varētu celt prasību par zaudējumu atlīdzību, ja izrādītos, ka pēc 65 gadu vecuma sasniegšanas viņš vēl varēja veikt "tukšos" lidojumus un/vai strādāt uz gaisa kuģa kā mācībspēks un eksaminētājs. Šāda prasība esot atkarīga no jēdziena "komerciāli gaisa pārvadājumi" Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta izpratnē, kas aplūkots kopā ar šī pielikuma FLC.010. punktu, interpretācijas.

26 Šādos apstākļos *Bundesarbeitsgericht* (Federālā darba lietu tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts ir saderīgs ar Hartas 21. panta 1. punktā noteikto diskriminācijas vecuma dēļ aizliegumu?

2) Vai Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts ir saderīgs ar Hartas 15. panta 1. punktu, atbilstoši kuram ikvienai personai ir tiesības strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā vai akceptētā profesijā?

3) Ja atbilde uz pirmo un otro jautājumu ir apstiprinoša:
   a) Vai jēdziens "komerciāli gaisa pārvadājumi" Regulas Nr. 1178/2011 [I pielikuma] FCL.065. punkta b) apakšpunkta vai FCL.010. punktā [ietvertās] šī jēdziena definīcijas izpratnē attiecas arī uz tādiem t.s. pārtransportēšanas lidojumiem saistībā ar gaisa pārvadājumu uzņēmuma uzņēmējdarbību, kuru gadījumā netiek pārvadāti nedz pasažieri, nedz krava vai pasta sūtījumi?
   b) Vai jēdziens "komerciāli gaisa pārvadājumi" Regulas Nr. 1178/2011 [I pielikuma] FCL.065. punkta b) apakšpunkta vai FCL.010. punktā ietvertās šī jēdziena definīcijas izpratnē attiecas uz mācībām un eksāmenu pieņemšanu, kuru gadījumā par 65 gadiem vecāks pilots kā apkalpes loceklis, kas nevada lidmašīnu, uzturas lidmašīnas pilota kabīnē?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo un otro jautājumu

27 Uzdodot pirmo un otro jautājumu, kas ir jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts ir spēkā, ņemot vērā Hartas 15. panta 1. punktu vai 21. panta 1. punktu.

28 Lai atbildētu uz šiem jautājumiem, vispirms ir jānoskaidro, vai Savienības likumdevējs ir pārkāpis nediskriminācijas principu, kas ir paredzēts Hartas 21. panta 1. punktā, saskaņā ar kuru ir "aizliegta jebkāda veida diskriminācija, tostarp [..] vecuma dēļ", ja tas 65 gadu vecumu sasniegušiem pilotu apliecības turētājiem ir aizliedzis veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā. Pēc tam ir jāpārbauda, vai, nosakot šādu aizliegumu, Savienības likumdevējs nav pārkāpis tiesības strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā vai akceptētā profesijā, kas ir paredzētas Hartas 15. panta 1. punktā, runājot par tiem apliecību turētājiem, uz kuriem attiecas minētais aizliegums.

Par Hartas 21. panta 1. punktu

29 Vienlīdzīgas attieksmes princips ir Hartas 20. pantā paredzētais vispārējais Savienības tiesību princips, un Hartas 21. panta 1. punktā noteiktais nediskriminācijas princips ir tā īpaša izpausme.

30 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru minētais vispārējais princips paredz, ka līdzīgas situācijas nevar aplūkot atšķirīgi un atšķirīgas situācijas nevar aplūkot vienādi, ja vien šāda pieeja nav objektīvi pamatota (spriedums, 2011. gada 1. marts, *Association belge des Consommateurs Test-Achats* u.c., C-236/09, EU:C:2011:100, 28. punkts un tajā minētā judikatūra).

31 Tādējādi, pirmkārt, ir jāpārbauda, vai ar Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktu ir ieviesta atšķirīga attieksme vecuma dēļ.

32 Saskaņā ar šo tiesību normu pilota apliecības turētājiem pēc 65 gadu vecuma sasniegšanas nav tiesību veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā.

33 Tādējādi Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktā pret 65 gadu vecumu sasniegušiem pilota apliecības turētājiem ir paredzēta mazāk labvēlīga attieksme nekā pret tiem, kas ir jaunāki par 65 gadiem.

34 Līdz ar to ir jākonstatē, ka ar šo tiesību normu ir ieviesta atšķirīga attieksme vecuma dēļ.

35 Otrkārt, ir jāpārbauda, vai šī atšķirīgā attieksme tomēr ir atbilstoša Hartas 21. panta 1. punktam, ciktāl tā atbilst tās 52. panta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem.

36 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Hartas 52. panta 1. punktā ir noteikts, ka visiem tajā atzīto tiesību un brīvību izmantošanas ierobežojumiem ir jābūt noteiktiem tiesību aktos un tajos jārespektē šo tiesību un brīvību būtība. Ievērojot samērīguma principu, ierobežojumus drīkst uzlikt tikai tad, ja tie ir nepieciešami un patiešām atbilst vispārējas nozīmes mērķiem, ko ir atzinusi Savienība, vai vajadzībai aizsargāt citu personu tiesības un brīvības.

37 Taču ir skaidrs, ka 65 gadu vecumu sasniegušiem pilota apliecības turētājiem noteiktais aizliegums veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā ir jāuzskata par tādu, kas ir paredzēts tiesību aktos Hartas 52. panta 1. punkta izpratnē, jo tas izriet no Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta.

38 Turklāt, kā ģenerāladvokāts to ir norādījis secinājumu 33. punktā, šis ierobežojums atbilst nediskriminācijas principa būtībai. Ar minēto ierobežojumu netiek apstrīdēts pats princips, ciktāl tas ierobežotā apmērā attiecas tikai uz jautājumu par ierobežojumiem veikt pilota pienākumus, lai garantētu gaisa satiksmes drošību (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2015. gada 29. aprīlis, *Léger*, C-528/13, EU:C:2015:288, 54. punkts).

39 Tomēr ir arī jāpārbauda, vai šis pats ierobežojums atbilst vispārējas nozīmes mērķim Hartas 52. panta 1. punkta izpratnē un, ja tas tā ir, vai ar to tiek ievērots samērīguma princips šīs tiesību normas izpratnē.

40 Runājot par Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta mērķi, ir jānorāda, kā tas izriet no šīs regulas nosaukuma, ka tajā ir noteiktas tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Regulai Nr. 216/2008. Tādējādi Regula Nr. 1178/2011 tika pieņemta, lai īstenotu Regulas Nr. 216/2008 noteikumus.

41 Tā kā Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts ir pasākums, ar ko tiek īstenota Regula Nr. 216/2008, ir jākonstatē, ka šajā lietā aplūkotās tiesību normas mērķis ir tāds pats kā pēdējai minētajai regulai, proti, izveidot un uzturēt vienādi augstu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropā, kā tas izriet gan no Regulas Nr. 216/2008 2. panta, gan no Regulas Nr. 1178/2011 preambulas 1. un 11. apsvēruma.

42 Jānorāda, ka, runājot par gaisa satiksmes drošību, interpretējot Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīvas 2000/78/EK, ar ko nosaka kopēju sistēmu vienlīdzīgai attieksmei pret nodarbinātību un profesiju (OV 2000, L 303, 16. lpp.), 2. panta 5. punktu un 4. panta 1. punktu, Tiesa atzina, ka mērķis nodrošināt gaisa satiksmes drošību ir leģitīms mērķis minēto tiesību normu izpratnē (šajā ziņā skat. spriedumu, 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c., C-447/09, EU:C:2011:573, 58. un 69. punkts).

43 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka mērķis izveidot un uzturēt vienādi augstu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropā ir vispārējo interešu mērķis.

44 Tādējādi ir jāpārbauda, vai, aizliedzot 65 gadu vecumu sasniegušiem pilota apliecības turētājiem veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā, Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FLC.065. punkta b) apakšpunktā ir noteikta samērīga prasība, proti, vai šāds pasākums ir piemērots, lai sasniegtu izvirzīto mērķi, un vai tas nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs šajā nolūkā.

45 Vispirms, runājot par šādas tiesību normas piemērotību no izvirzītā mērķa viedokļa, no Tiesas judikatūras izriet, ka gaisa satiksmes drošības jomā pasākumi, kuru mērķis ir novērst aeronavigācijas nelaimes gadījumus, kontrolējot pilotu atbilstību un fiziskās spējas, lai cilvēka nepilnības nebūtu par šo nelaimes gadījuma cēloni, nenoliedzami ir pasākumi, kas var nodrošināt gaisa satiksmes drošību (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c., C-447/09, EU:C:2011:573, 58. punkts).

46 Turklāt ir jāmin, ka, vispirms norādot, ka ir būtiski, lai komerciālu gaisa pārvadājumu lidmašīnas pilotam būtu noteiktas fiziskās spējas, jo fiziskām nepilnībām šajā profesijā var būt nopietnas sekas, Tiesa konstatēja, ka nevar noliegt, ka šīs spējas ar vecumu samazinās (šajā ziņā skat. spriedumu, 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c., C-447/09, EU:C:2011:573, 67. punkts).

47 Tādējādi, ciktāl Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FLC.065. punkta b) apakšpunkta noteikumi ļauj izslēgt, ka minēto fizisko spēju samazināšanās pēc 65 gadu vecuma nav nelaimes gadījumu avots, tie spēj nodrošināt izvirzītā vispārējo interešu mērķa sasniegšanu.

48 To paturot prātā, saskaņā ar pastāvīgo judikatūru ir jāatgādina, ka tiesiskais regulējums var nodrošināt izvirzītā mērķa sasniegšanu vienīgi tad, ja tas patiešām atbilst rūpēm to sasniegt saskanīgi un sistemātiski, un ka izņēmumi no likuma normām dažkārt var apdraudēt tā saskaņotību, it īpaši, ja to apmērs ir tāds, ka tie var izraisīt rezultātu, kas ir pretējs minētā likuma izvirzītajam mērķim (spriedums, 2011. gada 21. jūlijs, *Fuchs* un *Köhler*, C-159/10 un C-160/10, EU:C:2011:508, 85. un 86. punkts).

49 Šajā ziņā no Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FLC.065. punkta b) apakšpunkta teksta izriet, ka 65 gadu vecuma ierobežojums nav piemērojams nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem. *W. Fries* uzskata, ka šāda izslēgšana ietekmē šī punkta saskaņotību no izvirzītā mērķa viedokļa, tādējādi attiecīgo ierobežojumu padarot nesamērīgu.

50 Tomēr, nosakot šādu vecuma ierobežojumu tikai komerciāliem gaisa pārvadājumiem, Savienības likumdevējs ir ņēmis vērā atšķirības starp šī veida pārvadājumiem un nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem, proti, it īpaši lielāku komerciāliem gaisa pārvadājumiem izmantoto gaisa kuģu tehnisko sarežģītību un lielāku šajā jomā iesaistīto personu skaitu, jo šādas atšķirības pamato to, ka tiek ieviestas atšķirīgas tiesību normas, lai nodrošinātu gaisa satiksmes drošību abu veidu pārvadājumos.

51 Šādos apstākļos tas, ka 65 gadu vecuma ierobežojums attiecas tikai uz komerciālu gaisa pārvadājumu jomu, šķiet, drīzāk var pastiprināt, nevis samazināt attiecīgā pasākuma samērīgo raksturu.

52 Tādējādi aizliegums 65 gadu vecumu sasniegušiem pilota apliecības turētajiem veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā ir atbilstošs līdzeklis, lai uzturētu pienācīgu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropā.

53 Pēc tam runājot par to, vai šāds pasākums pārsniedz to, kas ir vajadzīgs izvirzītā mērķa sasniegšanai, un pārmērīgi apdraud 65 gadu vecumu sasniegušu pilota apliecības turētāju intereses, šis pasākums ir jāaplūko tā regulatīvajā kontekstā un jāņem vērā gan kaitējums, ko tas var radīt attiecīgajām personām, gan ieguvums, kas no tā rodas sabiedrībai kopumā un tajā ietilpstošajiem indivīdiem (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2012. gada 5. jūlijs, *Hörnfeldt*, C-141/11, EU:C:2012:421, 38. punkts un tajā minētā judikatūra).

54 Šajā ziņā ir svarīgi atgādināt, ka Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FLC.065. punkta b) apakšpunkts ir daļa no noteikumiem, ko Savienības likumdevējs ir izstrādājis, definējot prasības, kas ir piemērojamas civilās aviācijas apkalpes locekļiem, lai nodrošinātu, ka šis personāls ir kvalificēts, rūpīgs un kompetents vislabāk izpildīt tam uzticētos pienākumus, lai uzlabotu gaisa satiksmes drošību.

55 Tā kā gaisa satiksmes dalībnieku ķēdē gaisa kuģu piloti ir būtisks posms, šo speciālistu kompetence vienmēr ir viena no galvenajām garantijām civilās aviācijas uzticamībai un drošībai. Šādā kontekstā tādu pasākumu veikšana, kuru mērķis ir nodrošināt, ka tikai personas, kurām ir vajadzīgās fiziskās spējas, drīkst vadīt gaisa kuģus, ir noteikti vajadzīga, lai līdz minimumam samazinātu nepilnību risku cilvēka pieļautu kļūdu dēļ.

56 Šādos apstākļos nešķiet nesaprātīgi, ka Savienības likumdevējs, ņemot vērā cilvēcisko faktoru nozīmi civilās aviācijas jomā, kā arī progresīvu to fizisko spēju samazināšanos gadu gaitā, kas ir vajadzīgas, lai veiktu pilota darbu, uzskata par vajadzīgu noteikt vecuma robežu, līdz kādai var veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā, lai uzturētu atbilstošu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropā.

57 Runājot par vecuma robežas noteikšanu konkrēti līdz 65 gadiem, *W. Fries* apstrīd šādu robežu, it īpaši norādot, ka, pirmkārt, nekādi zinātniski iegūti medicīniski dati neapstiprina palielinātus draudus, kas būtu saistīti ar 65 gadu vecumu sasniegušu un vecāku pilotu pakalpojumu izmantošanu komerciālos gaisa pārvadājumos, un ka, otrkārt, fizisko un garīgo spēju pasliktināšanās nesākas noteiktā vecumā, bet ir atkarīga no katram indivīdam piemītošiem faktoriem, tostarp it īpaši dzīves vēstures.

58 Tomēr šos argumentus nevar pieņemt.

59 Vispirms ir svarīgi atgādināt, ka Savienības likumdevējam ir plaša rīcības brīvība attiecībā uz tādiem sarežģītiem medicīniska rakstura jautājumiem kā tas, vai īpašas fiziskās spējas, kas ir vajadzīgas aviolīniju pilota profesijas veikšanai, nepiemīt personām, kuras ir pārsniegušas zināmu vecumu, un ka tad, ja pastāv neskaidrība par cilvēku veselības riska esamību vai tā apmēru, minētais likumdevējs var veikt aizsargpasākumus, negaidot, kamēr šo risku esamība un smagums kļūs pilnībā redzams (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel*, C-356/12, EU:C:2014:350, 64. un 65. punkts).

60 Ņemot vērā ciešo saikni, kāda pastāv starp civilās aviācijas drošību un apkalpes locekļu, pasažieru un pārlidojamo zonu iedzīvotāju aizsardzību, ja Savienības likumdevējs nolemj noteikt tādu vecuma robežu kā pamatlietā aplūkotā, tam zinātnisku neskaidrību gadījumā ir lietderīgi priekšroku dot pasākumiem, par kuriem ir skaidrs, ka tie nodrošina augstu drošības līmeni, ar nosacījumu, ka tie ir pamatoti ar objektīviem datiem.

61 Šajā ziņā vispirms ir jānorāda, ka 65 gadu vecuma robežu var uzskatīt par pietiekami augstu, lai to izmantotu par robežpunktu atļaujai veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu pilota statusā (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2010. gada 12. janvāris, *Petersen*, C-341/08, EU:C:2010:4, 52. punkts).

62 Vēl ir jākonstatē, ka Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts atspoguļo starptautiskos noteikumus starptautisko komerciālo gaisa pārvadājumu jomā, uz kuriem turklāt šīs regulas preambulas 11. apsvērumā ir skaidra atsauce un kuros ir noteikta šāda pati vecuma robeža.

63 Kā ģenerāladvokāts to ir norādījis secinājumu 56. punktā, tā kā šādi noteikumi ir pamatoti ar plašām profesionālām diskusijām un zināšanām, tie, darbojoties kā objektīvas un saprātīgas atsauces lēmumu pieņēmējiem, ir īpaši piemērots elements, lai novērtētu šajā lietā aplūkotās Savienības tiesību normas samērīgumu.

64 Turklāt, ņemot vērā rīcības brīvību, kāda ir Savienības likumdevējam, nevar uzskatīt, ka pēdējam minētajam ir pienākums paredzēt nevis vecuma ierobežojumu, bet gan drīzāk individuālu katra 65 gadu vecumu sasnieguša pilota apliecības turētāja fizisko un garīgo spēju pārbaudi.

65 Šajā ziņā, kā ģenerāladvokāts to ir norādījis īpaši secinājumu 60. un 61. punktā, šis likumdevējs ir izvēlējies apvienot individualizētu pieeju vecuma grupā no 60 līdz 64 gadiem ar 65 gadu vecuma robežu, kas, ņemot vērā iepriekš paustos apsvērumus, veido izvēli, kura plaši ir balstīta uz atbilstošiem starptautiskiem noteikumiem, kas paši ir pamatoti ar jaunākajiem medicīniskajiem atzinumiem šajā jomā.

66 Turklāt ir jāuzsver, ka minētā vecuma robeža automātiski neliek attiecīgajām personām galīgi izstāties no darba tirgus, jo ar šo robežu netiek ieviests obligāts automātiskas pensionēšanās režīms un tā ne vienmēr nozīmē, ka darbinieka darba līgums tiks izbeigts tāpēc, ka viņš ir sasniedzis 65 gadu vecumu (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2012. gada 5. jūlijs, *Hörnfeldt*, C-141/11, EU:C:2012:421, 40. punkts).

67 Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts neizslēdz 65 gadu vecumu sasniegušus pilota apliecības turētājus no jebkādas darbības veikšanas gaisa pārvadājumu jomā, bet tikai minētajiem turētājiem aizliedz veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu pilota statusā.

68 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka aizliegums 65 gadu vecumu sasniegušiem pilota apliecības turētajiem veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu pilota statusā nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs, lai sasniegtu izvirzīto vispārējo interešu mērķi.

69 No iepriekš izklāstītā izriet, ka atšķirīga attieksme vecuma dēļ, kas ir ieviesta ar Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktu, atbilst Hartas 21. panta 1. punktam.

Par Hartas 15. panta 1. punktu

70 Saskaņā ar Hartas 15. panta 1. punktu ikvienai personai ir tiesības strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā vai akceptētā profesijā.

71 Šajā gadījumā Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta piemērošana ir saistīta ar 65 gadu vecumu sasniegušu pilota apliecības turētāju brīvības izvēlēties profesiju ierobežojumu, jo pēdējie minētie no viņu sešdesmit piektās dzimšanas dienas vairs nevar strādāt pilota profesijā komerciālu gaisa pārvadājumu jomā.

72 Tomēr, kā tas jau ir norādīts šī sprieduma 36. punktā, Hartas 52. panta 1. punktā ir pieļauts, ka tajā paredzētajām tiesībām var tikt noteikti izmantošanas ierobežojumi, ciktāl šie ierobežojumi ir noteikti tiesību aktos, tajos ir respektēta šo tiesību un brīvību būtība un, ievērojot samērīguma principu, tie ir nepieciešami un patiešām atbilst vispārēju interešu mērķiem, ko ir atzinusi Savienība, vai vajadzībai aizsargāt citu personu tiesības un brīvības.

73 It īpaši runājot par brīvību izvēlēties profesiju un uzņēmējdarbības brīvību, ir jāatgādina, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru tiesības strādāt brīvi izraudzītā profesijā, tāpat kā tiesības uz īpašumu, nav absolūtas tiesības, bet ir jāvērtē, ņemot vērā to sociālo nozīmi. Tādējādi ierobežojumi var tikt noteikti attiecībā uz šo tiesību izmantošanu, ar nosacījumu, ka tie faktiski atbilst Savienības vispārējo interešu mērķiem un attiecībā uz izvirzīto mērķi nerada pārmērīgu un nepieņemamu iejaukšanos, kas pārkāpj šādi nodrošināto tiesību būtību (spriedums, 2012. gada 6. septembris, *Deutsches Weintor*, C-544/10, EU:C:2012:526, 54. punkts un tajā minētā judikatūra).

74 Kā tas ir norādīts šī sprieduma 37. punktā, aizliegums 65 gadu vecumu sasniegušiem pilota apliecības turētājiem veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā ir jāuzskata par tādu, kas ir paredzēts tiesību aktā Hartas 52. panta 1. punkta izpratnē.

75 Turklāt attiecīgais aizliegums neietekmē brīvības izvēlēties profesiju būtību, jo tas tikai paredz dažus ierobežojumus 65 gadu vecumu sasniegušu pilota apliecības turētāju profesionālajai darbībai.

76 Runājot par apstrīdētā pasākuma mērķi, no šī sprieduma 40.–43. punkta izriet, ka Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta mērķis ir izveidot un uzturēt vienādi augstu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropā, kas ir vispārējo interešu mērķis.

77 Runājot par samērīguma principa ievērošanu, no šī sprieduma 45.–52. punkta izriet, ka šajā lietā aplūkotais pasākums ir piemērots, lai nodrošinātu izvirzītā vispārējo interešu mērķa sasniegšanu.

78 Turklāt visi šī sprieduma 53.–68. punktā paustie apsvērumi ļauj secināt, ka, izstrādājot noteikumu, kura spēkā esamība ir apstrīdēta, Savienības likumdevējs ir līdzsvarojis, pirmkārt, obligātās gaisa satiksmes drošības prasības un, otrkārt, par 65 gadiem vecāku pilota apliecības turētāju individuālās tiesības strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā profesijā tādā veidā, ko nevar uzskatīt par nesamērīgu salīdzinājumā ar izvirzīto mērķi.

79 Tādējādi aizliegums 65 gadu vecumu sasniegušiem pilota apliecības turētajiem veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā, kas ir paredzēts Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktā, atbilst Hartas 15. panta 1. punktam.

80 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, ir jākonstatē, ka pirmā un otrā jautājuma pārbaudē nav atklājies neviens apstāklis, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta spēkā esamību, ņemot vērā Hartas 15. panta 1. punktu vai 21. panta 1. punktu.

Par trešo jautājumu

81 Uzdodot trešo jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka tas aizliedz 65 gadu vecumu sasniegušam pilota apliecības turētājam veikt lidojumus pilota statusā "tukšajos" lidojumos vai pārtransportēšanas lidojumos, kas tiek veikti pārvadātāja komercdarbības ietvaros, nepārvadājot pasažierus, kravu vai pasta sūtījumus, kā arī darboties kā instruktoram un/vai eksaminētājam uz gaisa kuģa, nevis kā lidojuma apkalpes loceklim.

82 Lai atbildētu uz šo jautājumu, ir jāatgādina, ka saskaņā ar minētās regulas I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktu 65 gadu vecumu sasniedzis pilota apliecības turētājs nevar veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā.

83 Tādējādi no paša šīs tiesību normas teksta izriet, ka tikai uz tiem gadījumiem, kas kumulatīvi atbilst trim nosacījumiem, proti, ka attiecīgais pilota apliecības turētājs ir sasniedzis 65 gadu vecumu, ka viņš veic lidojumus gaisa kuģa pilota statusā un ka minētais gaisa kuģis tiek izmantots komerciāliem gaisa pārvadājumiem, attiecas šajā tiesību normā paredzētais ierobežojums.

84 Šajā kontekstā ir svarīgi norādīt, ka Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.010. punktā jēdziens "komerciāli gaisa pārvadājumi" skaidri ir definēts kā pasažieru, kravas vai pasta pārvadājumi par samaksu vai saskaņā ar nomu.

85 Taču, runājot par "tukšajiem" lidojumiem vai pārtransportēšanas lidojumiem, kā tas izriet no iesniedzējtiesas nolēmuma un no trešā jautājuma formulējuma, tie netiek izmantoti pasažieru, kravas vai pasta sūtījumu pārvadāšanai.

86 Turklāt, runājot par darbībām, kas ir saistītas ar pilotu mācībām un eksāmeniem, ir skaidrs, ka, lai gan pilota apliecības turētājs atrodas lidmašīnas pilota kabīnē, viņš, rīkojoties kā instruktors un/vai eksaminētājs, to nevada.

87 Tādējādi ir jākonstatē, ka ne uz "tukšajiem" lidojumiem, ne pārtransportēšanas lidojumiem vai darbībām, kas ir saistītas ar pilotu mācībām un eksāmeniem, neattiecas Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktā paredzētais pasākums.

88 Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz trešo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka tas neaizliedz 65 gadu vecumu sasniegušam pilota apliecības turētājam ne veikt lidojumus pilota statusā "tukšajos" lidojumos vai pārtransportēšanas lidojumos, kas tiek veikti pārvadātāja komercdarbības ietvaros, nepārvadājot pasažierus, kravu vai pasta sūtījumus, ne darboties kā instruktoram un/vai eksaminētājam uz gaisa kuģa, ne kā lidojuma apkalpes loceklim.

Par tiesāšanās izdevumiem

89 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

1) **pirmā un otrā jautājuma pārbaudē nav atklājies neviens apstāklis, kas varētu ietekmēt Komisijas 2011. gada 3. novembra Regulas (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008, I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta spēkā esamību, ņemot vērā Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 15. panta 1. punktu vai 21. panta 1. punktu;**

2) **Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts ir interpretējams tādējādi, ka tas neaizliedz 65 gadu vecumu sasniegušam pilota apliecības turētājam ne veikt lidojumus pilota statusā "tukšajos" lidojumos vai pārtransportēšanas lidojumos, kas tiek veikti pārvadātāja komercdarbības ietvaros, nepārvadājot pasažierus, kravu vai pasta sūtījumus, ne darboties kā instruktoram un/vai eksaminētājam uz gaisa kuģa, ne kā lidojuma apkalpes loceklim.**

[Paraksti]