Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 5. julija 2017*

„Predhodno odločanje — Zračni promet — Uredba (EU) št. 1178/2011 — Priloga I, točka FCL.065(b) — Prepoved imetnikom pilotske licence, ki so dosegli starost 65 let, da kot piloti upravljajo zrakoplov, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz — Veljavnost — Listina Evropske unije o temeljnih pravicah — Člen 15 — Svobodna izbira poklica — Člen 21 — Enako obravnavanje — Diskriminacija na podlagi starosti — Komercialni zračni prevoz — Pojem“

V zadevi C-190/16,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Bundesgerichtshof (zvezno delovno sodišče, Nemčija) z odločbo z dne 27. januarja 2016, ki je prispela na Sodišče 5. aprila 2016, v postopku

Werner Fries

proti

Lufthansa CityLine GmbH,

SODIŠČE (prvi senat),

v sestavi R. Silva de Lapuerta (poročevalka), predsednica senata, E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev in S. Rodin, sodniki,

generalni pravobranilec: M. Bobek,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

— za W. Friesa M. Mensching, odvetnik,

— za družbo Lufthansa CityLine GmbH C. Schalast, odvetnik,

— za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj z G. Palatiello, avvocato dello Stato,

— za Evropsko komisijo D. Martin, W. Mölls in F. Wilman, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 21. marca 2017

* Jezik postopka: nemščina.

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na veljavnost in, podredno, razlago točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL 2011, L 311, str. 1).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med Wernerjem Friesom in družbo Lufthansa CityLine GmbH (v nadaljevanju: družba Lufthansa), letalsko družbo s sedežem v Nemčiji, glede plač, ki naj bi jih družba Lufthansa dolgovala W. Friesu za november in december 2013.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

Čikaška konvencija

3 Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisano v Čikagu 7. decembra 1944 (v nadaljevanju: Čikaška konvencija), so ratificirale vse države članice Evropske unije, vendar ta ni pogodbenica te konvencije. S to konvencijo je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO), katere cilj v skladu s členom 44 te konvencije je razvijati načela in tehnike mednarodnega zračnega prometa ter spodbujati načrtovanje in pospeševati razvoj mednarodnega zračnega prometa.

4 Pod naslovom „Licence osebja“ so v Aneksu 1 h Čikaški konvenciji, ki ga je sprejel svet ICAO, standardi in priporočene prakse, ki urejajo izdajo licenc članom letalske posadke (pilotom, letalskim mehanikom in navigatorjem), kontrolorjem zračnega prometa, radijskim operaterjem letalskih postaj, tehničnim vzdrževalcem in letalskim dispečerjem. Med drugim so v tem aneksu te določbe:

„2.1.10.1 Država pogodbenica, ki je pilotu izdala licenco, imetniku te licence omogoča opravljanje funkcij pilota kapitana na krovu zrakoplova, ki opravlja lete v komercialnem mednarodnem zračnem prometu, do starosti 60 let ali do starosti 65 let, v primeru letov z več kot enim pilotom in če je drugi pilot star manj kot 60 let.

2.1.10.2 Priporočilo – Priporočeno je, da država pogodbenica, ki je pilotu izdala licenco, imetniku te licence omogoča opravljanje funkcij kopilota zrakoplova, ki opravlja lete v komercialnem mednarodnem prometu, do starosti 65 let.“

JAR-FCL 1

5 Mednarodne predpise v zvezi s športnimi, poklicnimi in prometnimi piloti je sprejela mednarodna institucija „Joint Aviation Authorities“, katere članica je tudi Zvezna republika Nemčija. Eden njenih predpisov, Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (v nadaljevanju: JAR-FCL 1), je bil sprejet 15. aprila 2003. Zvezno ministrstvo za promet, gradnjo in stanovanja je JAR-FCL 1 objavilo v *Bundesanzeiger* št. 80a z dne 29. aprila 2003.

6 JAR-FCL 1 v točki 1.060 določajo:

„Omejitve za imetnike licenc, ki so stari 60 let ali več:

a) Starost od 60 do 64 let:

Imetnik licence za pilota, ki doseže starost 60 let, ne sme delati kot pilot zrakoplova v komercialnem zračnem prevozu, razen:
(1) kot član letalske posadke z več piloti in
(2) če je tak imetnik edini pilot v letalski posadki, ki je dosegel starost 60 let.

b) Starost 65 let:

Imetnik licence za pilota, ki doseže starost 65 let, ne sme delati kot pilot zrakoplova v komercialnem zračnem prevozu. […]“

Pravo Unije

Uredba (ES) št. 216/2008

7 Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL 2008, L 79, str. 1) v členu 2(1) določa:

„Glavni cilj te uredbe je vzpostaviti in ohraniti visoko enotno stopnjo varnosti civilnega letalstva v Evropi.“

Uredba št. 1178/2011

8 V uvodnih izjavah 1 in 11 Uredbe št. 1178/2011 je navedeno:

„(1) Cilj Uredbe (ES) št. 216/2008 je vzpostaviti in vzdrževati visoko enotno stopnjo varnosti civilnega letalstva v Evropi. Ta uredba določa sredstva za doseganje tega cilja in drugih ciljev na področju varnosti civilnega letalstva.

[…]

(11) Za zagotovitev nemotenega prehoda in visoke enotne ravni varnosti civilnega letalstva v Uniji, morajo izvedbeni ukrepi odražati najsodobnejšo tehnologijo, vključno z najboljšimi praksami, ter znanstveni ni tehnični napredek na področju usposabljanja pilotov in zdravstvene sposobnosti letalskega osebja. V skladu s tem je treba upoštevati tehnične zahteve in upravne postopke, dogovorjene med Mednarodno organizacijo za civilno letalstvo (ICAO) in Združenimi letalskimi organi do 30. junija 2009 ter veljavno nacionalno zakonodajo.“

9 Člen 3 Uredbe 1178/2011, naslovljen „Licenciranje pilotov in izdaja zdravniških spričeval“, določa:

„Ne glede na člen 7 piloti zrakoplova iz člena 4(1)(b) in (c) ter člena 4(5) Uredbe (ES) št. 216/2008 izpolnjujejo tehnične zahteve in upravne postopke iz Priloge I in Priloge IV k tej Uredbi.“

10 Točka FCL.010 Priloge I k Uredbi št. 1178/2011, naslovljena „Opredelitve pojmov“, določa:

„V tem delu se uporabljajo naslednje opredelitve:

[…]

„Komercialni zračni prevoz“ pomeni prevoz potnikov, tovora ali pošte za plačilo ali najem.

[…]“

11 Točka FCL.065 Priloge I k tej uredbi, naslovljena „Omejitev privilegijev imetnikov licenc, starih 60 let ali več, v komercialnem zračnem prevozu“, določa:

„(a) Starost 60–64 let. Letala in helikopterji. Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 60 let, kot pilot ne upravlja zrakoplova, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz, razen:
1. kot član posadke z več piloti, in
2. če je navedeni imetnik edini pilot v letalski posadki, ki je dopolnil 60 let.

(b) Starost 65 let. Imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 65 let, kot pilot ne upravlja zrakoplova, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz.“

Nemško pravo

12 Člen 241 Bürgerliches Gesetzbuch (civilni zakonik) (v nadaljevanju: BGB), naslovljen „Obveznosti iz obligacijskega razmerja“, v odstavku 2 določa:

„Obligacijsko razmerje lahko glede na njegovo vsebino vsako stranko zavezuje k spoštovanju pravic, pravnih dobrin in interesov druge stranke.“

13 Člen 280(1) BGB določa, da „če dolžnik krši obveznost iz obligacijskega razmerja, lahko upnik za nastalo škodo zahteva odškodnino“.

14 Člen 293 BGB, naslovljen „Zamuda upnika“, določa:

„Upnik pride v zamudo, če ne sprejme ponujene izpolnitve.“

15 Člen 297 BGB, naslovljen „Nezmožnost dolžnika“, določa:

„Upnik ne pride v zamudo, če […] dolžnik v času, ko je ponudil izpolnitev, ni mogel izpolniti svoje obveznosti.“

16 Člen 615 BGB, naslovljen „Plačilo v primeru zamude upnika in poslovnega tveganja“, določa:

„Če prejemnik storitev z njihovim sprejetjem pride v zamudo, lahko izvajalec za zaradi zamude neopravljene storitve zahteva dogovorjeno plačilo, ne da bi jih moral naknadno opraviti.

[…]“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

17 W. Fries, tožeča stranka v postopku v glavni stvari, je bil pri družbi Lufthansa v obdobju od leta 1986 do 31. decembra 2013 zaposlen kot kapitan zrakoplova. Poleg tega je na podlagi aneksa k njegovi pogodbi o zaposlitvi sodeloval tudi pri usposabljanju drugih pilotov.

18 Oktobra 2013 je tožeča stranka v postopku v glavni stvari dopolnila 65 let. Njena pogodba o zaposlitvi je prenehala 31. decembra 2013, ker je v skladu s kolektivno pogodbo, ki se uporabi, dosegla starost, potrebno za pridobitev starostne pokojnine v okviru javnega pokojninskega sistema.

19 Družba Lufthansa od 31. oktobra 2013 ni več zaposlovala W. Friesa, v zvezi s tem pa navedla, da ta v skladu s točko FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 od tega datuma ni imel več pravice delati kot pilot v komercialnem zračnem prevozu.

20 Iz predložitvene odločbe je razvidno, da je imel W. Fries v obdobju od 31. oktobra do 31. decembra 2013 še naprej splošno licenco za prometnega pilota letala (ATPL), vključno z ratingom za tip letala Embraer, rating kot inštruktor TRI (Type Rating Instructor) za usposabljanje pilotov za tip letala Embraer v letalu in v simulatorju, rating kot izpraševalec glede praktične usposobljenosti (Type Rating Examiner, TRE) za opravljanje preizkusov v letalu in v simulatorju za pridobitev ali podaljšanje licenc za tip letala Embraer, imel pa je tudi potrdilo za glavnega izpraševalca (Senior Examiner, SEN) za vodenje preizkusov za Type Rating Examiners (TREs) ne glede na tip letala.

21 W. Fries je pred Bundesarbeitsgericht (zvezno delovno sodišče, Nemčija) zatrjeval nezakonitost zavrnitve družbe Lufthansa, da ga zaposluje kot pilota, in zahteval, naj se tej družbi naloži plačilo plač za november in december 2013.

22 V zvezi s tem predložitveno sodišče navaja, da v skladu z nacionalno ureditvijo delodajalec „pride v zamudo“, če v obstoječem delovnem razmerju ne sprejme opravljanja dela, ki ga pravilno ponudi delavec. V takem primeru lahko delavec, čeprav ne dela, od delodajalca zahteva plačo, ki bi jo dobil, če bi ta v obdobju zamude sprejel opravljanje dela. Delodajalčeva zamuda pri sprejetju ponujenega dela pa je vseeno izključena, kadar delavec tega dela ne more opraviti. Če delavec v celoti ali deloma ne more opraviti storitve, dogovorjene v okviru pogodbe o zaposlitvi, mora delodajalec zadevnega delavca zaposliti za druge naloge, za katere je sposoben. Če delodajalec ne spoštuje te obveznosti, se mu lahko naloži plačilo odškodnine.

23 Družba Lufthansa meni, da se ji v zvezi s sprejetjem ponujenega dela W. Friesa ne more pripisati nobena zamuda za november in december 2013, ker tožeča stranka v postopku v glavni stvari od starosti 65 let ni imela več pravice, da bi delala kot prometni pilot v komercialnem zračnem prevozu na podlagi točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011, tako da ni mogla opravljati dogovorjenega dela od 1. novembra 2013 do izteka delovnega razmerja.

24 Predložitveno sodišče pa meni, da obstaja dvom glede veljavnosti točke FCL.065(b) Priloge I k tej uredbi z vidika Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (v nadaljevanju: Listina), predvsem z vidika prepovedi diskriminacije na podlagi starosti iz člena 21(1) Listine ter pravice delavca do dela in opravljanja svobodno izbranega ali sprejetega poklica iz člena 15(1) te listine.

25 Poleg tega predložitveno sodišče meni, da čeprav bi bila točka FCL.065(b) Priloge I k tej uredbi skladna z Listino, bi W. Fries lahko uveljavljal svojo odškodninsko terjatev v skladu z nacionalno ureditvijo, če bi se izkazalo, da bi ob doseženi starosti 65 let še vedno opravljal prazne lete in/ali na krovu letala vodil usposabljanja in preizkušanja. Taka terjatev naj bi bila odvisna od razlage pojma „komercialni zračni prevoz“ v smislu točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi (EU) št. 1178/2011 v povezavi s točko FCL.010 te priloge.

26 V teh okoliščinah je Bundesarbeitsgericht (zvezno delovno sodišče) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je točka FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 združljiva s prepovedjo diskriminacije na podlagi starosti iz člena 21(1) Listine?

2. Ali je točka FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 združljiva s členom 15(1) Listine, v skladu s katerim ima vsakdo pravico do dela in do opravljanja svobodno izbranega ali sprejetega poklica?

3. V primeru pritrdilnega odgovora na prvi vprašanji:
   (a) Ali pod pojem ‚komercialni zračni prevoz' v smislu točke FCL.065(b) [Priloge I] k Uredbi (EU) št. 1178/2011 oziroma opredelitve tega pojma v točki FCL.010 Priloge I k tej uredbi spadajo tudi tako imenovani prazni leti v okviru opravljanja dejavnosti letalskega prevoznika, pri katerih se ne prevažajo niti potniki niti tovor ali pošta?
   (b) Ali pod pojem ‚komercialni zračni prevoz' v smislu točke FCL.065(b) [Priloge I] k Uredbi (EU) št. 1178/2011 oziroma opredelitve tega pojma v točki FCL.010 Priloge I k tej uredbi spadata usposabljanje in vodenje preizkusov, pri katerih se pilot, ki je star več kot 65 let, zadržuje v pilotski kabini letala, vendar ni član leteče posadke?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo in drugo vprašanje

27 S prvima dvema vprašanjema, ki ju je treba obravnavati skupaj, predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali je točka FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 veljavna glede na člen 15(1) ali člen 21(1) Listine.

28 Za odgovor na to vprašanje je treba najprej preučiti, ali je zakonodajalec Unije kršil načelo prepovedi diskriminacije iz člena 21(1) Listine, v skladu s katerim je „[p]repovedana […] vsakršna diskriminacija na podlagi […] starosti“, ko je imetnikom licence za pilota, ki so dosegli starost 65 let, prepovedal, da kot piloti upravljajo zrakoplov, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz. Potem je treba preveriti, ali je zakonodajalec Unije z naložitvijo take omejitve kršil pravico do dela in do opravljanja svobodno izbranega ali sprejetega poklica iz člena 15(1) Listine, kar zadeva imetnike licenc, na katere se nanaša ta prepoved.

Člen 21(1) Listine

29 Načelo enakega obravnavanja je splošno načelo prava Unije, urejeno v členu 20 Listine, katerega poseben izraz je načelo prepovedi diskriminacije, določeno v členu 21(1) Listine.

30 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča navedeno načelo zahteva, da se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in da se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je tako obravnavanje objektivno upravičeno (sodba z dne 1. marca 2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats in drugi, C-236/09, EU:C:2011:100, točka 28 in navedena sodna praksa).

31 Zato je treba najprej preveriti, ali točka FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 uvaja različno obravnavanje na podlagi starosti.

32 V skladu s to določbo imetniki pilotske licence, ki so dopolnili 65 let, kot piloti ne smejo upravljati zrakoplova, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz.

33 V skladu s točko FCL.065(b) Priloge I k Uredbi (EU) št. 1178/2011 so torej imetniki pilotskih licenc, ki so dosegli starost 65 let, slabše obravnavani od tistih, ki so mlajši od 65 let.

34 Zato je treba ugotoviti, da ta določba uvaja različno obravnavanje na podlagi starosti.

35 Potem je treba preveriti, ali je to različno obravnavanje vseeno skladno s členom 21(1) Listine, ker izpolnjuje merila iz člena 52(1) Listine.

36 V zvezi s tem je treba opozoriti, da člen 52(1) Listine določa, da mora biti kakršno koli omejevanje uresničevanja pravic in svoboščin, ki jih priznava Listina, predpisano z zakonom ter spoštovati bistveno vsebino teh pravic in svoboščin. Ob upoštevanju načela sorazmernosti so omejitve dovoljene samo, če so potrebne in če dejansko ustrezajo ciljem splošnega interesa, ki jih priznava Unija, ali če so potrebne zaradi zaščite pravic in svoboščin drugih.

37 Ni pa sporno, da je treba za prepoved imetnikom pilotske licence, ki so dosegli 65 let, da bi kot piloti upravljali zrakoplove, s katerimi se opravlja komercialni zračni prevoz, šteti, da je predpisana z zakonom v smislu člena 52(1) Listine, saj izhaja iz točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011.

38 Poleg tega ta omejitev, kot je generalni pravobranilec navedel v točki 33 sklepnih predlogov, spoštuje bistveno vsebino načela prepovedi diskriminacije. Navedena omejitev namreč ne posega v to načelo kot tako, saj se nanaša le na ožje vprašanje omejitve opravljanja pilotskih funkcij zaradi zagotavljanja varnosti zračnega prometa (glej po analogiji sodbo z dne 29. aprila 2015, Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, točka 54).

39 Preveriti pa je še treba, ali ta omejitev ustreza cilju splošnega interesa v smislu člena 52(1) Listine, in če mu ustreza, ali spoštuje načelo sorazmernosti v smislu te določbe.

40 Glede cilja, ki se uresničuje s točko FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011, je treba ugotoviti, da – kot izhaja iz naslova te uredbe – ta določa tehnične zahteve in upravne postopke za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo št. 216/2008. Uredba št. 1178/2011 je bila torej sprejeta zaradi izvajanja določb Uredbe št. 216/2008.

41 Ker je točka FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 ukrep za izvajanje Uredbe št. 216/2008, je torej treba ugotoviti, da določba, ki se obravnava v tej zadevi, uresničuje enak cilj kot ta slednja uredba, in sicer vzpostavitev in ohranjanje visoke enotne ravni varnosti v civilnem letalstvu v Evropi, kar izhaja tako iz člena 2 Uredbe št. 216/2008 kot uvodnih izjav 1 in 11 Uredbe št. 1178/2011.

42 Glede varnosti v letalstvu pa je treba opozoriti, da je Sodišče pri razlagi člena 2(5) in člena 4(1) Direktive Sveta 2000/78/ES z dne 27. novembra 2000 o splošnih okvirih enakega obravnavanja pri zaposlovanju in delu (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 5, zvezek 4, str. 79) presodilo, da je cilj zagotavljanja varnosti zračnega prometa legitimen cilj v smislu teh določb (glej v tem smislu sodbo z dne 13. septembra 2011, Prigge in drugi, C-447/09, EU:C:2011:573, točki 58 in 69).

43 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da je cilj vzpostavitve in ohranjanja visoke enotne ravni varnosti v civilnem letalstvu v Evropi cilj splošnega interesa.

44 Zato je treba preveriti, ali točka FLC.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 s tem, da imetnikom pilotske licence, ki so dosegli starost 65 let, prepoveduje, da bi kot piloti upravljali zrakoplove, s katerimi se opravlja komercialni zračni prevoz, nalaga sorazmerno zahtevo, torej ali je tak ukrep primeren za uresničitev zastavljenega cilja in ali ne presega tega, kar je za to potrebno.

45 Glede, najprej, primernosti take določbe glede na zastavljeni cilj je iz sodne prakse Sodišča razvidno, da je v zvezi z varnostjo v letalstvu očitno, da so ukrepi, namenjeni preprečevanju letalskih nesreč z nadzorovanjem usposobljenosti in fizičnih sposobnosti pilotov, zato da vzrok teh nesreč ne bi bile človeške napake, nedvomno ukrepi, ki lahko zagotavljajo varnost zračnega prometa (glej po analogiji sodbo z dne 13. septembra 2011, Prigge in drugi, C-447/09, EU:C:2011:573, točka 58).

46 Poleg tega je treba ugotoviti, da je Sodišče, potem ko je poudarilo, da je bistveno, da imajo linijski piloti ustrezne fizične sposobnosti, saj imajo fizične pomanjkljivosti pri tem poklicu lahko velike posledice, ugotovilo, da ni dvoma, da se te sposobnosti s starostjo zmanjšajo (glej v tem smislu sodbo z dne 13. septembra 2011, Prigge in drugi, C-447/09, EU:C:2011:573, točka 67).

47 Ker določbe točke FLC.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 omogočajo, da se izključi, da bi bilo zmanjšanje teh fizičnih sposobnosti po 65 letu razlog za nesreče, so primerne za uresničitev zastavljenega cilja splošnega interesa.

48 Glede na to je treba opozoriti, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso zakonodaja primerna za zagotavljanje zatrjevanega cilja le, če resnično ustreza namenu, da se ta cilj doseže skladno in sistematično, ter da izjeme od določb zakona lahko v nekaterih primerih ogrožajo njegovo doslednost, zlasti če s svojim obsegom vodijo do rezultata, ki je v nasprotju z želenim ciljem navedenega zakona (sodba z dne 21. julija 2011, Fuchs in Köhler, C-159/10 in C-160/10, EU:C:2011:508, točki 85 in 86).

49 V zvezi s tem je iz besedila točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 razvidno, da se starostna omejitev 65 let ne uporablja na področju nekomercialnega zračnega prevoza. Po mnenju W. Friesa taka izključitev vpliva na doslednost te točke glede na zastavljeni cilj, zaradi česar zadevna omejitev ni sorazmerna.

50 Vendar je zakonodajalec Unije z naložitvijo take starostne omejitve le v okviru komercialnega zračnega prevoza upošteval razliko med to vrsto prevoza in nekomercialnim zračnim prevozom, in sicer zlasti večjo tehnično kompleksnost zrakoplovov, ki se uporabljajo v okviru komercialnega zračnega prevoza, in večje število zadevnih oseb v tem okviru, take razlike pa upravičujejo, da se zaradi zagotovitve varnosti zračnega prometa za ti dve vrsti prevoza določijo različna pravila.

51 V teh pogojih okoliščina, da se starostna omejitev 65 let uporablja le za področje komercialnega zračnega prevoza, krepi – in ne slabi – sorazmernost obravnavanega ukrepa.

52 Zato prepoved imetnikom pilotske licence, ki so dosegli starost 65 let, da bi kot piloti upravljali zrakoplove, s katerimi se opravlja komercialni zračni prevoz, pomeni ustrezno sredstvo za ohranitev primerne ravni varnosti civilnega letalstva v Evropi.

53 Za preučitev, ali tak ukrep presega tisto, kar je nujno za uresničitev zastavljenega cilja, in ali čezmerno posega v interese imetnikov pilotske licence, starih več kot 65 let, je treba ta ukrep umestiti v upoštevni pravni okvir in upoštevati težave, ki bi jih lahko povzročil zadevnim osebam, ter prednosti, ki jih predstavlja za družbo na splošno in za njene posameznike (glej po analogiji sodbo z dne 5. julija 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, točka 38 in navedena sodna praksa).

54 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je točka FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 del pravil, ki jih je sprejel zakonodajalec Unije in ki opredeljujejo zahteve za letalsko osebje v civilnem letalstvu, zato da se – s ciljem izboljšanja varnosti v letalstvu – zagotovi, da je to osebje kvalificirano, vestno in sposobno za najboljše opravljanje nalog, ki so jim zaupane.

55 Ker so v verigi akterjev v zračni navigaciji piloti zrakoplovov bistven člen, sposobnost teh specialistov ostaja eno glavnih jamstev za zanesljivost in varnost civilnega letalstva. V tem kontekstu je sprejetje ukrepov, katerih namen je zagotoviti, da imajo le osebe, ki imajo zahtevane fizične sposobnosti, dovoljenje za pilotiranje zrakoplovov, nujno potrebno za zmanjšanje tveganja pomanjkljivosti, ki so posledica človeške napake, na minimum.

56 V teh okoliščinah ni nerazumno, da je zakonodajalec Unije ob upoštevanju pomembnosti človeškega dejavnika na področju civilnega letalstva in progresivnega zmanjšanja fizičnih sposobnosti, ki so potrebne za opravljanje pilotskega poklica, do katerega pride s starostjo, ocenil, da je treba določiti starostno mejo za opravljanje pilotskega poklica v okviru komercialnega zračnega prevoza, zato da bi ohranil ustrezno raven varnosti civilnega letalstva v Evropi.

57 Glede določitve starostne meje specifično na 65 let W. Fries tej omejitvi nasprotuje in pri tem zlasti navaja, da noben medicinski podatek, ki bi bil znanstveno dokazan, ne potrjuje povečane nevarnosti, povezane z delovanjem pilotov, starih 65 let ali več, v komercialnem zračnem prevozu ter da se slabšanje fizičnih in psihičnih sposobnosti ne začne pri določeni starosti, temveč je odvisno od dejavnikov, ki so lastni vsakemu posamezniku, med katerimi je zlasti njegovo preteklo življenje.

58 Takih trditev ni mogoče sprejeti.

59 Najprej je treba opozoriti, da ima zakonodajalec Unije široko polje proste presoje glede kompleksnih medicinskih vprašanj, kot je vprašanje, ali osebe nad določeno starostjo nimajo konkretnih fizičnih sposobnosti, zahtevanih za opravljanje poklica linijskega pilota, poleg tega pa lahko ta zakonodajalec, kadar obstajajo negotovosti glede obstoja ali obsega tveganj za zdravje oseb, sprejme varstvene ukrepe, ne da bi moral počakati, da se resničnost in resnost teh tveganj v celoti dokažeta (glej po analogiji sodbo z dne 22. maja 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, točki 64 in 65).

60 Glede na tesno povezavo med varnostjo civilnega letalstva ter varstvom članov posadke, potnikov in prebivalcev območij preleta lahko zakonodajalec Unije, kadar se odloči predpisati starostno omejitev, kot je ta v tej zadevi, v primeru znanstvene negotovosti da prednost ukrepom, za katere je gotovo, da zagotavljajo visoko raven varnosti, če ti temeljijo na objektivnih podatkih.

61 V zvezi s tem je treba najprej poudariti, da je starostno mejo 65 let mogoče šteti za dovolj visoko, da je podlaga za konec dovoljenja za opravljanje pilotskega poklica na področju komercialnega zračnega prevoza (glej po analogiji sodbo z dne 12. januarja 2010, Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, točka 52).

62 Dalje, treba je ugotoviti, da točka FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 odraža mednarodna pravila na področju mednarodnega komercialnega zračnega prevoza, ki določajo enako starostno omejitev in na katera se poleg tega izrecno sklicuje uvodna izjava 11 te uredbe.

63 Ker pa taka pravila temeljijo na poglobljeni razpravi in strokovni ekspertizi, so – kot je generalni pravobranilec poudaril v točki 56 sklepnih predlogov – kot objektivne in razumne reference za nosilce odločanja element, ki je posebej upošteven za presojo sorazmernosti določbe prava Unije, ki se obravnava v tej zadevi.

64 Poleg tega glede na polje proste presoje, ki ga ima zakonodajalec Unije, ni mogoče šteti, da je ta namesto starostne omejitve dolžan predpisati individualni pregled fizičnih in psihičnih sposobnosti vsakega imetnika pilotske licence, ki je presegel starost 65 let.

65 V zvezi s tem se je ta zakonodajalec, kot je generalni pravobranilec poudaril zlasti v točkah 60 in 61 sklepnih predlogov, odločil, da individualni pristop za starostno skupino od 60 do 64 let kombinira s starostno omejitvijo pri 65 letih, kar glede na prej navedene preudarke predstavlja odločitev, ki se v celoti opira na upoštevna mednarodna pravila, ki sama temeljijo na aktualni medicinski ekspertizi na tem področju.

66 Poleg tega je treba poudariti, da samodejna posledica omenjene starostne omejitve ni, da so zadevne osebe prisiljene k dokončnem umiku s trga dela, saj s to omejitvijo ni uveden obvezen sistem prisilne upokojitve in ne pomeni nujno, da pogodba o zaposlitvi delavca preneha, ker je ta dosegel starost 65 let (glej po analogiji sodbo z dne 5. julija 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, točka 40).

67 Točka FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 namreč imetnikov pilotske licence, ki so dosegli starost 65 let, ne izključuje iz vseh aktivnosti na področju zračnega prevoza, temveč jim samo prepoveduje, da so piloti v okviru komercialnega zračnega prevoza.

68 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da prepoved imetnikom pilotske licence, ki dosežejo starost 65 let, da kot piloti ne smejo upravljati zrakoplova, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz, ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje zastavljenega cilja splošnega interesa.

69 Iz prej navedenega izhaja, da je neenako obravnavanje na podlagi starosti, ki je vzpostavljeno s točko FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011, skladno s členom 21(1) Listine.

Člen 15(1) Listine

70 Člen 15(1) listine določa pravico vsakogar do dela in do opravljanja svobodno izbranega poklica.

71 V konkretnem primeru uporaba točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 pomeni omejitev poklicne svobode imetnikov pilotske licence, ki so dosegli starost 65 let, saj ti od datuma svojega šestinpetdesetega rojstnega dne ne smejo opravljati poklica pilota na področju komercialnega zračnega prevoza.

72 Vendar kot je že bilo poudarjeno v točki 36 te sodbe, člen 52(1) Listine dopušča omejevanje uresničevanja pravic, priznanih z Listino, če so ta omejevanja predpisana z zakonom, če upoštevajo bistveno vsebino navedenih pravic in svoboščin ter če so, ob upoštevanju načela sorazmernosti, potrebna in dejansko ustrezajo ciljem splošnega interesa, ki jih priznava Unija, ali potrebi po varstvu pravic in svoboščin drugih.

73 Glede, konkretno, svobode izbire poklica in svobodne gospodarske pobude je treba opozoriti, da v skladu s sodno prakso Sodišča svoboda opravljanja poklicne dejavnosti tako kot lastninska pravica nista absolutni pravici, temveč ju je treba upoštevati glede na njuno funkcijo v družbi. Zato je mogoče izvrševanje teh svoboščin omejiti, če te omejitve dejansko ustrezajo ciljem v splošnem interesu, ki jim sledi Unija, in če glede na zastavljeni cilj ne pomenijo nesorazmernega in nedopustnega posega, ki bi ogrožal bistvo teh pravic (sodba z dne 6. septembra 2012, Deutsches Weintor, C-544/10, EU:C:2012:526, točka 54 in navedena sodna praksa).

74 Kot je bilo poudarjeno v točki 37 te sodbe, je treba za prepoved imetnikom pilotske licence, da kot piloti upravljajo zrakoplov, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz, šteti, da je določena z zakonom v smislu člena 52(1) Listine.

75 Poleg tega obravnavana omejitev ne posega v bistvo poklicne svobode, saj določa le nekatere omejitve glede poklicne dejavnosti imetnikov pilotske licence, ki so dosegli starost 65 let.

76 Glede cilja, ki se uresničuje s spornim ukrepom, je iz točk od 40 do 43 te sodbe razvidno, da je cilj točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 vzpostavitev in ohranitev enotne in visoke ravni varnosti civilnega letalstva v Evropi, kar je cilj splošnega interesa.

77 Glede spoštovanja načela sorazmernosti je iz točk od 45 do 52 te sodbe razvidno, da je ukrep, obravnavan v tej zadevi, primeren za zagotovitev doseganja zastavljenega cilja v splošnem interesu.

78 Poleg tega je na podlagi vseh preudarkov v točkah od 53 do 68 te sodbe mogoče sklepati, da je zakonodajalec Unije s tem, da je sprejel določbo, katere veljavnost se izpodbija, uravnovesil nujne zahteve varnosti v letalstvu na eni strani in individualno pravico imetnikov pilotske licence, ki so stari nad 65 let, da delajo in opravljajo izbrani poklic, na drugi strani, tako da zanjo ni mogoče šteti, da je nesorazmerna glede na zastavljeni cilj.

79 Zato je prepoved – iz točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 – imetnikom pilotske licence, ki so dosegli starost 65 let, da bi kot piloti upravljali zrakoplov, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz, skladna s členom 15(1) Listine.

80 Glede na zgornje preudarke je treba ugotoviti, da pri preučitvi prvega in drugega vprašanja ni bil odkrit noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 glede na člen 15(1) ali člen 21(1) Listine.

Tretje vprašanje

81 Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba točko FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 razlagati tako, da imetniku pilotske licence, ki je dosegel starost 65 let, prepoveduje, da bi kot pilot delal na praznih letih ali preletih, opravljenih v okviru komercialne dejavnosti prevoznika, brez prevoza potnikov, tovora ali pošte in da bi delal kot inštruktor in/ali izpraševalec na krovu zrakoplova, ne da bi bil član letalske posadke.

82 Za odgovor na to vprašanje je treba opozoriti, da v skladu s točko FCL.065(b) Priloge I k tej uredbi imetnik pilotske licence, ki je dopolnil 65 let, ne sme kot pilot upravljati zrakoplova, s katerim se opravlja komercialni zračni prevoz.

83 Tako je iz samega besedila te določbe razvidno, da omejitev iz te določbe velja le za primere, ko so kumulativno izpolnjeni trije pogoji, in sicer da je imetnik pilotske licence dosegel starost 65 let, da dela kot pilot zrakoplova in da se s tem zrakoplovom opravlja komercialni zračni prevoz.

84 V tem kontekstu je treba poudariti, da točka FCL.010 Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 izrecno opredeljuje pojem „komercialni zračni prevoz“ kot prevoz potnikov, tovora ali pošte za plačilo ali najem.

85 Prazni leti ali preleti pa, kot je razvidno iz predložitvene odločbe in besedila tretjega vprašanja, ne služijo prevozu potnikov, tovora ali pošte.

86 Poleg tega glede dejavnosti, povezanih z izobraževanjem in preizkušanjem pilotov, ni sporno, da čeprav je imetnik pilotske licence v pilotski kabini letala, ta kot inštruktor in/ali izpraševalec tega letala ne pilotira.

87 Treba je torej ugotoviti, da niti prazni leti niti preleti ali dejavnosti, povezane z izobraževanjem in preizkušanjem pilotov, niso zajeti z ukrepom iz točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011.

88 Glede na prej navedene preudarke je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da je treba točko FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 razlagati tako, da imetniku pilotske licence, ki je dosegel starost 65 let, ne prepoveduje, niti da dela kot pilot na praznih letih ali preletih, ki se opravljajo v okviru poslovne dejavnosti prevoznika, brez prevoza potnikov, tovora ali pošte, niti da dela kot inštruktor in/ali izpraševalec na krovu zrakoplova, kadar ni član letalske posadke.

Stroški

89 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (prvi senat) razsodilo:

1. **Pri preučitvi prvega in drugega vprašanja ni bil odkrit noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost točke FCL.065(b) Priloge I k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta glede na člen 15(1) ali člen 21(1) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.**

2. **Točko FCL.065(b) Priloge I k Uredbi št. 1178/2011 je treba razlagati tako, da imetniku pilotske licence, ki je dosegel starost 65 let, ne prepoveduje, niti da dela kot pilot na praznih letih ali preletih, ki se opravljajo v okviru poslovne dejavnosti prevoznika, brez prevoza potnikov, tovora ali pošte, niti da dela kot inštruktor in/ali izpraševalec na krovu zrakoplova, kadar ni član letalske posadke.**

Podpisi