



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

5 юли 2017 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕС) № 1178/2011 — Част FCL.065, буква б) от приложение I — Забрана за притежателите на свидетелство за летателна правоспособност, навършили 65 години, да работят като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт — Валидност — Харта на основните права на Европейския съюз — Член 15 — Свобода при избор на професия — Член 21 — Равно третиране — Дискриминация, основана на възраст — Търговски въздушен транспорт — Понятие“

По дело C-190/16

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Bundesarbeitsgericht (Федерален съд по трудови дела, Германия) с акт от 27 януари 2016 г., постъпил в Съда на 5 април 2016 г., в рамките на производство по дело

Werner Fries

срещу

Lufthansa CityLine GmbH,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: R. Silva de Lapuerta (докладчик), председател на състава, E. Regan, J.-C. Bonichot, Ал. Арабаджиев и S. Rodin, съдии,

генерален адвокат: M. Bobek,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за г-н Fries, от M. Mensching, Rechtsanwalt,

— за Lufthansa CityLine GmbH, от C. Schalast, Rechtsanwalt,

— за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от G. Palatiello, avvocato dello Stato,

— за Европейската комисия, от D. Martin, W. Mölls и F. Wilman, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 21 март 2017 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до валидността и при условията на евентуалност, до тълкуването на част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 2011 г., стр. 1).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Werner Fries и Lufthansa CityLine GmbH (наричано по-нататък „Lufthansa“), авиокомпания, установена в Германия, по повод плащане на трудово възнаграждение, за което се твърди, че Lufthansa дължи на г-н Fries, за м. ноември и декември на 2013 г.

Правна уредба

Международното право

Чикагската конвенция

- 3 Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго (САЩ) на 7 декември 1944 г. (наричана по-нататък „Чикагската конвенция“), е ратифицирана от всички държави — членки на Европейския съюз, но самият Съюз не е страна по тази конвенция. С Конвенцията е учредена Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), чиято цел съгласно член 44 от Конвенцията е да развива принципите и техниката на международното въздухоплаване и да съдейства за планирането и развитието на международния въздушен транспорт.
- 4 Приложение 1 на Чикагската конвенция, озаглавено „Правоспособност на персонала“, прието от Съвета на ИКАО, групира разпоредбите и препоръчителните практики, уреждащи издаването на свидетелство за правоспособност на членовете на летателни екипажи (пилоти, бордни инженери и навигатори), ръководителите на полети, радистите на аеронавигационни станции, техници по поддръжката и диспечерите. По-конкретно посоченото приложение съдържа следните разпоредби:
 - „2.1.10.1 Договаряща държава, която е издала свидетелство за летателна правоспособност, позволява на притежателя на това свидетелство да изпълнява функциите на командир на въздухоплавателно средство, изпълняващо полети в международния търговски транспорт, до 60 години или до 65 години при полети с повече от един пилот и ако другият пилот е под 60 години.
 - 2.1.10.2 Препоръка — препоръчително е договаряща държава, която е издала свидетелство за летателна правоспособност, да позволява на притежателя на това свидетелство да изпълнява функциите на втори пилот на въздухоплавателно средство, изпълняващо полети в международния търговски транспорт, до 65 години“. [неофициален превод]

JAR-FCL 1

- 5 Международните правила за пилотите любители, професионалните и транспортните пилоти са изготвени от международна институция, наречена „Joint-Aviation-Authorities“, в която участва и Федерална република Германия. Част от тези правила са приетите на 15 април 2003 г. Joint Aviation Requirements — Flight Crew Licensing 1 (наричани по-нататък „JAR-FCL 1“). Федералният министър на транспорта, строителството и жилищното настаняване публикува JAR-FCL 1 в *Bundesanzeiger*, бр. 80а от 29 април 2003 г.

- 6 Точка 1.060 от JAR-FCL 1 уточнява:

„Редуциране на правата на притежателите на свидетелства за правоспособност, по-възрастни от 60 години:

- а) от 60 до 64 години:

Притежател на свидетелство за правоспособност на пилот, който е навършил 60 години, не може да упражнява дейност като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, освен:

- 1) ако е член на многопилотен екипаж, и
- 2) останалите пилоти все още не са достигнали 60-годишна възраст.

- б) възраст 65 години:

Притежател на свидетелство за правоспособност на пилот, който е навършил 65 години, не може да упражнява дейност като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт“.

Правото на Съюза

Регламент (ЕО) № 216/2008

- 7 Член 2, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 2008 г., стр. 1) гласи:

„Основната цел на настоящия регламент е да изгради и поддържа високо и уеднаквено равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа“.

Регламент № 1178/2011

- 8 Съображения 1 и 11 от Регламент № 1178/2011 гласят следното:

„(1) Регламент (ЕО) № 216/2008 цели установяване и поддържане на високо и еднородно ниво на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа. В посочения регламент са предоставени средствата за постигане на тази цел, както и на други цели, свързани с безопасността на гражданското въздухоплаване.

[...]

- (11) С цел да се осигури плавен преход и еднородно високо равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Съюза, мерките за прилагане следва да отразяват съвременните технологии, включително най-добрите практики и научния и техническия прогрес в областта на обучението на пилоти и авиомедицинската годност на екипажите на въздухоплавателни средства. В съответствие с това следва да се вземат предвид техническите изисквания и административните процедури, одобрени от Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) и Обединените авиационни власти до 30 юни 2009 г., както и съществуващото законодателство, отнасящо се до специфична национална среда“.
- 9 Член 3 от Регламент № 1178/2011, озаглавен „Издаване на свидетелства за летателна правоспособност и свидетелства за медицинска годност за пилоти“, гласи:
- „Без да се засягат разпоредбите на член 7, пилотите на въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) и член 4, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 216/2008, трябва да отговарят на техническите изисквания и административните процедури, посочени в приложение I и приложение IV към настоящия регламент“.
- 10 Част FCL.010 от приложение I към Регламент № 1178/2011, озаглавена „Определения“, гласи:
- „За целите на настоящата част се прилагат следните определения:
- [...]
- „Търговски въздушен транспорт“ означава транспортиране на пътници, товар или поща срещу заплащане или под наем.
- [...]“.
- 11 Част FCL.065 от приложение I към посочения регламент, озаглавена „Редуциране на правата на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност на възраст над 60 години в търговския въздушен транспорт“, предвижда следното:
- „а) Възраст 60—64 години. Самолети и вертолети. Притежател на свидетелство за летателна правоспособност, който е навършил 60 години, не може да действа като пилот на [въздухоплавателно средство] в търговския въздушен транспорт, освен:
- 1) като член на многопилотен екипаж; и
 - 2) при условие че той е единственият пилот в летателния екипаж, който е навършил 60 години.
- б) Възраст 65 години. Притежател на свидетелство за летателна правоспособност, който е навършил 65 години, не може да действа като пилот на [въздухоплавателно средство] в търговския въздушен транспорт“.

Германското право

- 12 Член 241 от Bürgerliches Gesetzbuch (Граждански кодекс) (наричан по-нататък „BGB“) е озаглавен „Задължения, произтичащи от облигационното правоотношение“ и в параграф 2 от него предвижда:
- „В зависимост от своето съдържание облигационното правоотношение може да задължи всяка страна да зачита правата, правно защитените блага и интересите на другата страна“.

- 13 Съгласно член 280, параграф 1 от BGB „[а]ко длъжникът не изпълни свое задължение, произтичащо от облигационното правоотношение, кредиторът може да иска обезщетение за причинените му от неизпълнението вреди“.
- 14 Член 293 от BGB, озаглавен „Забава в приемането“, предвижда:
„Кредиторът изпада в забава, ако не приеме предложената му престация“.
- 15 Член 297 от BGB, озаглавен „Невъзможност за длъжника да изпълни“, гласи следното:
„Кредиторът не изпада в забава, ако към момента на предлагането длъжникът не може да извърши престацията“.
- 16 Член 615 от BGB, озаглавен „Възнаграждение при забава в приемането и при стопански риск“, гласи:
„Ако възложителят изпадне в забава с приемането на работата, изпълнителят може да иска уговореното възнаграждение за работата, която не е извършил вследствие на забавата, без да е длъжен да я извърши впоследствие
[...]“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 17 Г-н Fries, ищец в главното производство, работи в Lufthansa като капитан на самолет в периода от 1986 г. до 31 декември 2013 г. Освен това въз основа на допълнително споразумение е привлечен в обучението на други пилоти.
- 18 През октомври 2013 г. ищецът в главното производство навършва 65 години. На 31 декември 2013 г. договорът му изтича, поради това че е навършил общата възраст за пенсиониране в системата на държавното обществено осигуряване съгласно приложимия колективен трудов договор.
- 19 След 31 октомври 2013 г. Lufthansa освобождава г-н Fries от изпълнение на трудовите му функции, като посочва, че съгласно част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 след тази дата той не може да работи като пилот в търговския въздушен транспорт.
- 20 Според акта за преюдициално запитване през периода от 31 октомври до 31 декември 2013 г. г-н Fries все още е имал свидетелство за правоспособност на транспортен пилот (ATPL), включително за самолет тип Ембраер, правоспособност като инструктор за квалификация за тип (TRI) за обучение на пилоти на самолет за самолет тип Ембраер в самолет и в симулатор; правоспособност за проверяващ за квалификация за тип (TRE) за провеждане на изпити в самолет и в симулатори за получаване или за продължаване на срока на валидност на свидетелства за правоспособност за самолет тип Ембраер; и призната правоспособност като старши проверяващ (SEN) за провеждане на изпити за проверяващи за квалификация за тип (TREs) без ограничение в типа самолет.
- 21 Пред Bundesarbeitsgericht (Федерален съд по трудови дела, Германия) г-н Fries твърди, че отказът на Lufthansa да му предостави работа като пилот, е незаконосъобразен, и моли компанията да бъде осъдена да му плати трудовото възнаграждение за ноември и декември 2013 г.

- 22 В това отношение запитващата юрисдикция отбелязва, че съгласно националното право работодателят „изпада в забава“, ако в рамките на трудов договор, който може да бъде изпълнен, не приеме трудовата престация, надлежно предложена му от работника. В този случай, дори работникът да не работи, той може да изиска от работодателя трудовото възнаграждение, което би получил, ако последният беше приел трудовата престация по време на забавата. Работодаателят обаче не изпада в забава да приеме предлаганата работа, когато работникът не може да я изпълни. При невъзможност работникът да изпълни, отчасти или изцяло, уговорената в трудовия договор престация, работодателят е длъжен да възложи на съответния работник друга работа, която той може да извършва. При неизпълнение на това задължение за работодателя може да възникне отговорност за плащане на обезщетение за вреди.
- 23 Lufthansa счита, че не е изпаднала в забава да приеме предложената от г-н Fries работа за ноември и декември 2013 г., тъй като след навършване на 65-годишна възраст ищецът в главното производство няма право да работи като транспортен пилот в търговския въздушен транспорт съгласно част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011, така че от 1 ноември 2013 г. до прекратяването на трудовото му правоотношение той не е можел да изпълни уговорената престация.
- 24 Запитващата юрисдикция изразява обаче съмнение относно валидността на част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 с оглед на Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“), и по-специално с установената в член 21, параграф 1 от Хартата забрана на дискриминация, основана на възраст, и със закрепеното в член 15, параграф 1 от нея право на работа и на упражняване на свободно избрана или приета професия.
- 25 Освен това, ако част FCL.065, буква б) от приложение I от този регламент е съвместима с Хартата, според запитващата юрисдикция г-н Fries би могъл да предяви вземането си за обезщетение на вреди съгласно националното право, ако се установи, че след навършване на 65-годишна възраст той все още е можел да изпълнява празни полети и/или да работи на борда на самолет като обучител и проверяващ. Такова вземане ще зависи от тълкуването на понятието „търговски въздушен транспорт“ по смисъла на част FCL.065, буква б) във връзка с част FLC.010 от приложение I към Регламент № 1178/2011.
- 26 При тези условия Bundesarbeitsgericht (Федерален съд по трудови дела) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Съвместима ли е част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 със забраната на дискриминация, основана на възраст по член 21, параграф 1 от Хартата?
 - 2) Съвместима ли е част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 с член 15, параграф 1 от Хартата, съгласно който всеки има право да работи и да упражнява свободно избрана или приета професия?
 - 3) При утвърдителен отговор на първия и втория въпрос:
 - а) Попадат ли в понятието „търговски въздушен транспорт“ по смисъла на част FCL.065, буква б), съответно в определението на това понятие в част FCL.010 от приложение I към Регламент № 1178/2011, и т.нар. „празни полети [за пребазиране]“ в рамките на дейността на въздушен превозвач, при които не се превозват нито пътници, нито товари или пощенски пратки?

- б) Попадат ли в понятието „търговски въздушен транспорт“ по смисъла на част FCL.065, буква б), съответно в определението на това понятие в част FCL.010 от приложение I към Регламент № 1178/2011, провеждането на обучение и изпити, при които пилот на възраст над 65 години се намира в пилотската кабина на самолет като член на екипажа, който не участва в полетите?“.

По преюдициалните въпроси

По първия и втория въпрос

- 27 С първия и втория въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 е валидна с оглед на член 15, параграф 1 или на член 21, параграф 1 от Хартата.
- 28 За да се отговори на тези въпроси, е необходимо, първо, да се определи дали законодателят на Съюза е нарушил принципа за недопускане на дискриминация, закрепен в член 21, параграф 1 от Хартата, съгласно който е „забранена [...] всяка форма на дискриминация, основана по-специално на [...] възраст“, когато е забранил на притежателите на свидетелство за летателна правоспособност, навършили 65-годишна възраст, да работят като пилоти на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт. На второ място, следва да се провери дали, налагайки такава забрана, законодателят на Съюза е нарушил правото на всеки да работи и да упражнява свободно избрана или приета професия, закрепено в член 15, параграф 1 от Хартата по отношение на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност, засегнати от посочената забрана.

По член 21, параграф 1 от Хартата

- 29 Принципът за равно третиране е общ принцип на правото на Съюза, залегнал в член 20 от Хартата, а принципът за недопускане на дискриминация, прогласен в член 21, параграф 1 от Хартата, е негово особено проявление.
- 30 Съгласно постоянната практика на Съда този общ принцип изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако това не е обективно обосновано (решение от 1 март 2011 г., Association belge des Consommateurs Test-Achats и др., C-236/09, EU:C:2011:100, т. 28 и цитираната съдебна практика).
- 31 Следователно, на първо място, следва да се провери дали част FCL.065, буква б) от приложение I към регламент № 1178/2011 създава различно третиране, основано на възраст.
- 32 Съгласно тази разпоредба притежателите на свидетелство за летателна правоспособност след навършване на 65 години не могат да работят като пилоти на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт.
- 33 Част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 следователно третира по-неблагоприятно притежателите на свидетелство за летателна правоспособност, които са навършили 65 години, от тези, които са под тази възраст.
- 34 Поради това следва да се отбележи, че тази разпоредба създава различно третиране, основано на възрастта.

- 35 На второ място, следва да се провери дали това различно третиране все пак е в съответствие с член 21, параграф 1 от Хартата, тъй като отговаря на критериите, посочени в член 52, параграф 1 от нея.
- 36 В това отношение трябва да се припомни, че съгласно член 52, параграф 1 от Хартата всяко ограничаване на упражняването на правата и свободите, признати от нея, трябва да бъде предвидено в закон и да зачита основното съдържание на същите права и свободи. При спазване на принципа на пропорционалност ограничения могат да бъдат налагани само ако са необходими и ако действително отговарят на признати от Съюза цели от общ интерес или на необходимостта да се защитят правата и свободите на други хора.
- 37 Безспорно е обаче, че забраната за притежателите на свидетелство за летателна правоспособност, навършили 65 години, да работят като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, следва да се приеме като предвидена в закона по смисъла на член 52, параграф 1 от Хартата, тъй като тя произтича от част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011.
- 38 Освен това, както отбелязва генералният адвокат в точка 33 от заключението си, това ограничение зачита основното съдържание на принципа на недопускане на дискриминация. Всъщност то не застрашава този принцип като такъв, тъй като се отнася само до тесния по обхват въпрос за ограниченията върху упражняването на дейност като пилот, с цел да се гарантира авиационна безопасност (вж. по аналогия решение от 29 април 2015 г., Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, т. 54).
- 39 Трябва обаче да се провери и дали същото ограничение отговаря на цел от общ интерес по смисъла на член 52, параграф 1 от Хартата и при утвърдителен отговор, дали то зачита принципа на пропорционалност по смисъла на тази разпоредба.
- 40 Що се отнася до целта на част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011, е необходимо да се отбележи, че както следва от заглавието на този регламент, той определя техническите изисквания и административните процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент № 216/2008. Поради това Регламент № 1178/2011 е приет с цел прилагането на разпоредбите на Регламент № 216/2008.
- 41 Тъй като част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 е мярка за прилагане на Регламент № 216/2008, следва да се приеме, че разглежданата по делото разпоредба преследва същата цел, като тази на последния регламент, а именно, както следва от член 2 от Регламент № 216/2008 и съображения 1 и 11 от Регламент № 1178/2011, да изгради и поддържа високо и уеднаквено равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа.
- 42 Следва обаче да се отбележи, че що се отнася до авиационната безопасност, при тълкуването на член 2, параграф 5 и на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 година за създаване на основна рамка за равно третиране в областта на заетостта и професиите (ОВ L 303, 2000 г., стр. 16; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 6, стр. 7) Съдът е постановил, че целта да се гарантира безопасността на въздушното движение, е законосъобразна цел по смисъла на посочените разпоредби (вж. в този смисъл решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, т. 58 и 69).
- 43 При тези условия следва да се приеме, че целта да се изгради и поддържа високо и уеднаквено равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа, е цел от общ интерес.

- 44 Поради това следва да се провери дали, забранявайки на притежателите на свидетелство за летателна правоспособност, навършили 65 години, да работят като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, част FLC.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 поставя пропорционално изискване, тоест дали тази мярка е подходяща за постигане на преследваната цел и дали не надхвърля необходимото за нейното постигане.
- 45 Най-напред, що се отнася до подходящия характер на такава разпоредба с оглед на преследваната цел, от практиката на Съда следва, че по отношение на въздушната безопасност мерките, с които се цели предотвратяване на авиационните произшествия чрез контрол на годността и физическите способности на пилотите, така че да се избегнат произшествия, дължащи се на човешки недостатъци, безспорно са сред мерките, с които се гарантира безопасност на въздушното движение (вж. по аналогия решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, т. 58).
- 46 Освен това следва да се отбележи, че след като посочва, че за транспортните пилоти е от основно значение да притежават наред с останалото и особени физически способности, доколкото в тази професия физическите недостатъци могат да имат тежки последици, Съдът постановява, че е неоспоримо, че с възрастта тези способности намаляват (вж. в този смисъл решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, т. 67).
- 47 Следователно, тъй като позволява да се изключи намаляването на посочените физически способности след 65-годишна възраст да бъде причина за произшествия, разпоредбата на част FLC.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 може да постигне преследваната цел от общ интерес.
- 48 С оглед на това следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика дадено законодателство е в състояние да гарантира осъществяването на изтъкнатата цел единствено ако действително отговаря на грижата за съгласуваното и систематичното ѝ постигане, и че изключения от разпоредбите на даден закон могат в някои случаи да накърнят неговата съгласуваност, по-специално когато поради своя обхват те водят до резултат, противоположен на преследваната от посочения закон цел (решение от 21 юли 2011 г., Fuchs и Köhler, C-159/10 и C-160/10, EU:C:2011:508, т. 85 и 86).
- 49 В това отношение от текста на част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 следва, че възрастовото ограничение от 65 години не се прилага в нетърговския въздушен транспорт. Според г-н Fries такава изключение засяга съгласуваността на тази част с оглед на преследваната цел, като по този начин въпросното ограничение става непропорционално.
- 50 При все това, налагайки такава ограничение на възрастта само за търговския въздушен транспорт, законодателят на Съюза е взел предвид различията между този вид транспорт и нетърговския въздушен транспорт, а именно по-голямата техническа сложност на въздухоплавателните средства, използвани в търговския въздушен транспорт, и по-големия брой на засегнатите лица в тази област, като такива различия обосновават въвеждането на различни правила с цел да се гарантира безопасност на въздушното движение при двата вида транспорт.
- 51 При това положение обстоятелството, че ограничението на възрастта до 65 години се прилага само за търговския въздушен транспорт изглежда, по-скоро може да засили, отколкото да намали пропорционалния характер на съответната мярка.

- 52 Поради това забраната за притежателите на свидетелство за летателна правоспособност, навършили 65 години, да работят като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, е подходящо средство за поддържане на адекватно равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа.
- 53 На следващо място, що се отнася до това дали такава мярка надхвърля необходимото за постигането на преследваните цели и дали прекомерно уврежда интересите на притежателите на свидетелство за летателна правоспособност над 65 години, следва тази мярка да се анализира в нормативния ѝ контекст и да се вземат предвид както вредите, които може да причини на съответните лица, така и ползите от нея за обществото като цяло и за отделните му членове (вж. по аналогия решение от 5 юли 2012 г., Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, т. 38 и цитираната съдебна практика).
- 54 В това отношение е необходимо да се припомни, че част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 е част от установените от законодателя на Съюза правила, които определят изискванията за екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване, за да се гарантира, че тези екипажи са квалифицирани, внимателни и компетентни, за да изпълняват възможно най-ефективно поверените им задължения, така че да се подобри авиационната безопасност.
- 55 Тъй като пилотите на въздухоплавателни средства са съществено звено във веригата от участници във въздушното движение, компетентността на тези специалисти остава една от основните гаранции за надеждността и безопасността на гражданското въздухоплаване. В този контекст приемането на мерки с цел да се гарантира, че само лица, които имат необходимите физически способности, ще имат право да управляват въздухоплавателни средства, е необходимо за намаляването до минимум на опасността от инциденти поради човешка грешка.
- 56 При това положение не изглежда необосновано, че вземайки предвид важността на човешкия фактор в гражданското въздухоплаване и прогресивното намаляване с годините на необходимите физически способности за упражняване на професията пилот, законодателят на Съюза е приел за необходимо да определи възрастова граница за упражняване на пилотска дейност в търговския въздушен транспорт, за да поддържа адекватно равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа.
- 57 По отношение на определянето на възрастовата граница конкретно на 65 години, г-н Fries оспорва тази граница като по-специално твърди, че от една страна, няма научно доказани медицински данни за увеличаване на опасността във връзка с използването на пилоти, на възраст 65 години или повече, в търговския въздушен транспорт, а от друга страна, влошаването на физическите и психическите способности не започва от определена възраст, а зависи от индивидуални за всеки индивид фактори, между които и биографичните данни.
- 58 Тези доводи обаче не могат да се приемат.
- 59 Всъщност най-напред следва да се припомни, че законодателят на Съюза разполага с широко право на преценка на сложни въпроси от медицински характер, каквито са въпросите дали специфичните физически способности, изискуеми за упражняването на професията транспортен пилот, не са налице при лица над определена възраст, и когато са налице съмнения по отношение на съществуването или обхвата на рискове за здравето на хората, законодателят може да вземе мерки за защита, без да е необходимо да изчаква, докато действителността и сериозността на тези рискове бъдат напълно доказани (вж. по аналогия решение от 22 май 2014 г., Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, т. 64 и 65).

- 60 Като се има предвид тясната връзка между безопасността на гражданското въздухоплаване и защитата на членовете на екипажа, пътниците и жителите на областите, над които лети съответният самолет, когато законодателят на Съюза решава да определи възрастова граница като разглежданата в настоящото дело, той може при наличие на научна несигурност да отдаде приоритет на мерки, за които е несъмнено, че гарантират високо равнище на сигурност, при условие че се основават на обективни данни.
- 61 В това отношение най-напред следва да се отбележи, че при възрастова граница от 65 години тази възраст може да се счита за достатъчно напреднала, за да служи като основание за прекратяване на разрешението за упражняване на дейност като пилот в търговския въздушен транспорт (вж. по аналогия решение от 12 януари 2010 г., Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, т. 52).
- 62 По-нататък, следва да се отбележи, че част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 отразява международните правила в международния търговски въздушен транспорт, към които препраща изрично и съображение 11 от този регламент и които определят същата възрастова граница.
- 63 Както обаче отбелязва генералният адвокат в точка 56 от заключението си, тъй като тези правила се базират на обстойно професионално разискване и експертни познания, на които вземащите решения органи могат обективно и мотивирано да се позоват, те представляват много важен елемент за преценката на пропорционалността на разглежданата в настоящото дело разпоредба на правото на Съюза.
- 64 Освен това с оглед на свободата на преценка, с която разполага законодателят на Съюза, не може да се приеме, че той е длъжен вместо възрастова граница да предвиди индивидуална проверка на физическите и психическите способности на всеки притежател на свидетелство за летателна правоспособност на възраст над 65 години.
- 65 В това отношение, както посочва генералният адвокат по-специално в точки 60 и 61 от заключението си, законодателят е избрал да съчетае индивидуализираната преценка за възрастовата група между 60 и 64 години с възрастово ограничение от 65 години, което с оглед на изложените по-горе съображения е избор, трайно установен в съответните международни правила, които също се основават на актуалното състояние на експертните познания в медицината.
- 66 Освен това следва да се подчертае, че посочената възрастова граница не принуждава автоматично съответните лица да се оттеглят окончателно от пазара на труда, тази граница нито въвежда императивен режим за задължително пенсиониране, нито по необходимост води до прекратяване на трудовия договор на работника, по съображение че същият е навършил 65 години (вж. по аналогия решение от 5 юли 2012 г., Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, т. 40).
- 67 Всъщност част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 не изключва притежателите на свидетелства за летателна правоспособност, навършили 65 години, от всякаква дейност във въздушния транспорт, а единствено забранява на тези лица да работят като пилот в търговския въздушен транспорт.
- 68 При това положение следва да се приеме, че забраната за притежателите на свидетелства за летателна правоспособност, навършили 65 години, да работят като пилоти на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, не надхвърля необходимото за постигането на преследваната цел от общ интерес.
- 69 От изложеното следва, че различното третиране, основано на възрастта, въведено с част FCL.065, буква б) от приложение I от Регламент № 1178/2011, е в съответствие с член 21, параграф 1 от Хартата.

По член 15, параграф 1 от Хартата

- 70 Член 15, параграф 1 от Хартата предвижда, че всеки има право да работи и да упражнява свободно избрана професия.
- 71 В настоящия случай прилагането на част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 води до ограничаване на свободата при избора на професия на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност, навършили 65 години, тъй като след датата, на която навършват 65 години, те не могат да упражняват професията пилот в търговския въздушен транспорт.
- 72 Все пак, както вече бе посочено в точка 36 от настоящото решение, член 52, параграф 1 от Хартата допуска да се налагат ограничения спрямо упражняването на правата и свободите, признати с нея, при условие че тези ограничения са предвидени със закон, че зачитат основното съдържание на същите права и свободи и че при спазването на принципа на пропорционалност са необходими и действително отговарят на признати от Съюза цели от общ интерес или на необходимостта да се защитят правата и свободите на други хора.
- 73 Що се отнася по-специално до свободата при избор на професия и свободата на стопанската инициатива, следва да се припомни, че съгласно практиката на Съда свободното упражняване на професионална дейност, също както и правото на собственост, не е абсолютно, а трябва да се разглежда във връзка с неговата социална функция. Следователно свободите могат да бъдат предмет на определени ограничения, при условие че тези ограничения действително отговарят на преследваните от Съюза цели от общ интерес и не представляват по отношение на преследваната цел непропорционална и нетърпима намеса, която би могла да накърни самата същност на тези права (решение от 6 септември 2012 г., *Deutsches Weintor*, C-544/10, EU:C:2012:526, т. 54 и цитираната съдебна практика).
- 74 Както беше отбелязано в точка 37 от настоящото решение, забраната за притежателите на свидетелства за летателна правоспособност, навършили 65 години, да работят като пилоти на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, трябва да се счита като предвидена в закона по смисъла на член 52, параграф 1 от Хартата.
- 75 Освен това разглежданата забрана не засяга самата същност на свободата при избора на професия, тъй като тя налага само някои ограничения на професионалната дейност на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност, навършили 65 години.
- 76 Що се отнася до преследваната със спорната мярка цел, от точки 40—43 от настоящото решение е видно, че част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 цели установяване и поддържане на високо и еднородно равнище на безопасност на гражданското въздухоплаване в Европа, което е цел от общ интерес.
- 77 По отношение спазването на принципа на пропорционалност от точки 45—52 от настоящото решение е видно, че разглежданата в настоящото дело мярка може да гарантира постигането на преследваната цел от общ интерес.
- 78 Освен това всички съображения, посочени в точки 53—68 от настоящото решение, водят до извода, че когато е предвидил разпоредбата, чиято валидност е оспорена, законодателят на Съюза е претеглил, от една страна, изискванията за авиационна безопасност и от друга страна, индивидуалното право на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност, навършили 65 години, да работят и да упражняват избрана професия по начин, който не може да се приеме за несъразмерен на преследваната цел.

- 79 Поради това забраната за притежателите на свидетелства за летателна правоспособност, навършили 65 години, да работят като пилоти на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, предвидена в част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011, е в съответствие с член 15, параграф 1 от Хартата.
- 80 От всички гореизложени съображения следва, че при разглеждането на първия и втория въпрос не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 с оглед на член 15, параграф 1 или на член 21, параграф 1 от Хартата.

По третия въпрос

- 81 С третия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 трябва да се тълкува в смисъл, че забранява на притежател на свидетелство за летателна правоспособност, навършил 65 години, да работи като пилот при празни полети или полети за пребазиране в рамките на дейността на въздушен превозвач, при които не се превозват пътници, товари или поща, както и като инструктор и/или проверяващ на борда на въздухоплавателно средство, без да бъде член на летателния екипаж.
- 82 За да се отговори на този въпрос, следва да се припомни, че съгласно част FCL.065, буква б) от приложение I от този регламент притежател на свидетелство за летателна правоспособност, който е навършил 65 години, не може да работи като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт.
- 83 От самия текст на тази разпоредба следва, че само хипотезите, при които са изпълнени кумулативно трите условия, а именно притежателят на свидетелство за летателна правоспособност е навършил 65 години, работи като пилот на въздухоплавателно средство и посоченото въздухоплавателно средство се използва в търговския въздушен транспорт, попадат под предвиденото в тази разпоредба ограничение.
- 84 В този контекст е необходимо да се отбележи, че част FCL.010 от приложение I към Регламент № 1178/2011 изрично определя понятието „търговски въздушен транспорт“ като транспортиране на пътници, товар или поща срещу заплащане или под наем.
- 85 Що се отнася обаче до празните полети или полетите за пребазиране, както е видно от акта за преюдициално запитване и от текста на третия въпрос, тези полети не служат за транспортиране на пътници, товар или поща.
- 86 Освен това, що се отнася до дейностите, свързани с обучение и изпити на пилоти, е безспорно, че макар да се намира в пилотската кабина на самолет, притежателят на свидетелство за летателна правоспособност, който работи като инструктор и/или проверяващ, не управлява самолета.
- 87 Поради това следва да се приеме, че нито празните полети, нито полетите за пребазиране или дейностите, свързани с обучение и изпити на пилоти, попадат в обхвата на мярката, предвидена в част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011.
- 88 С оглед на изложените по-горе съображения на третия въпрос следва да се отговори, че част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 трябва да се тълкува в смисъл, че не забранява на притежател на свидетелство за летателна правоспособност, навършил 65 години, нито да участва като пилот в празни полети или полети за пребазиране в

рамките на дейността на въздушен превозвач, при които не се превозват пътници, товари или поща, нито да работи като инструктор и/или проверяващ на борда на въздухоплавателно средство, без да бъде член на летателния екипаж.

По съдебните разноски

- 89 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

- 1) При разглеждането на първия и втория въпрос не се установяват никакви основания, които могат да засегнат валидността на част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета с оглед на член 15, параграф 1 или на член 21, параграф 1 от Хартата на основните права на Европейския съюз.
- 2) Част FCL.065, буква б) от приложение I към Регламент № 1178/2011 трябва да се тълкува в смисъл, че не забранява на притежател на свидетелство за летателна правоспособност, навършил 65 години, нито да участва като пилот в празни полети или полети за пребазиране в рамките на дейността на въздушен превозвач, при които не се превозват пътници, товари или поща, нито да работи като инструктор и/или проверяващ на борда на въздухоплавателно средство, без да бъде член на летателния екипаж.

Подписи