



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

5. juli 2017*

»Præjudiciel forelæggelse — lufttransport — forordning (EU) nr. 1178/2011 — punkt FCL.065, litra b), i bilag I — forbud mod, at indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, må flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervmæssig lufttransport — gyldighed — Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder — artikel 15 — erhvervsfrihed — artikel 21 — ligebehandling — forskelsbehandling på grund af alder — erhvervmæssig luftfarttransport — begreb«

I sag C-190/16

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Bundesarbeitsgericht (forbundsdomstol i arbejdsretlige sager, Tyskland) ved afgørelse af 27. januar 2016, indgået til Domstolen den 5. april 2016, i sagen

Werner Fries

mod

Lufthansa CityLine GmbH,

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, R. Silva de Lapuerta (refererende dommer), og dommerne E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev og S. Rodin,

generaladvokat: M. Bobek,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Werner Fries ved Rechtsanwalt M. Mensching,
- Lufthansa CityLine GmbH ved Rechtsanwalt C. Schalast,
- den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato G. Palatiello,
- Europa-Kommissionen ved D. Martin, W. Mölls og F. Wilman, som befuldmægtigede,

* Processprog: tysk.

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 21. marts 2017,
afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører gyldigheden og – subsidiært – fortolkningen af punkt FCL.065, litra b), i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT 2011, L 311, s. 1).
- 2 Denne anmodning er blevet fremsat i forbindelse med en sag mellem Werner Fries og Lufthansa CityLine GmbH (herefter »Lufthansa«), som er et luftfartsselskab, der er etableret i Tyskland, vedrørende betaling af vederlag for november og december måned 2013, som Lufthansa hævdes at skyldte Werner Fries.

Retsforskrifter

International ret

Chicagokonventionen

- 3 Konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944 (herefter »Chicagokonventionen«), er blevet ratificeret af alle medlemsstaterne i Den Europæiske Union, idet sidstnævnte dog ikke er part i nævnte konvention. Ved konventionen etableredes Organisationen for International Civil Luftfart (»ICAO«), som ifølge konventionens artikel 44 har til formål at udvikle principperne og teknikken for den internationale luftfart og at fremme planlægningen og udviklingen af international lufttrafik.
- 4 Under overskriften »Personcertificering« inddeler bilag I til Chicagokonventionen, som er vedtaget af ICAO-Rådet, de standarder og anbefalinger, som regulerer udstedelsen af certifikater til flyvebesætningen (piloter, flymekanikere og -navigatører), flyveledere, luftfartsstationens radiooperatører, vedligeholdelsesteknikere og flyklarere. Bilaget indeholder bl.a. følgende bestemmelser:
 - »2.1.10.1 En kontraherende stat, der har udstedt et pilotcertifikat, gør det muligt for indehaveren af dette certifikat at varetage funktionerne som luftfartøjschef på et luftfartøj, der udfører internationale erhvervmæssige transportflyvninger, indtil den pågældende fylder 60 år, eller 65 år i forbindelse med flyvninger med mere end en pilot, og såfremt den anden pilot er under 60 år.
 - 2.1.10.2 Anbefaling – Det anbefales, at en kontraherende stat, der har udstedt et pilotcertifikat, gør det muligt for indehaveren af dette certifikat at varetage funktionerne som andenpilot på et luftfartøj, der udfører internationale erhvervmæssige transportflyvninger, indtil den pågældende fylder 65 år.«

JAR-FCL 1

- 5 De internationale regelsæt vedrørende privatpiloter, erhvervspiloter og piloter i luftfartsselskaber er udarbejdet af en international institution benævnt »Joint Aviation Authorities«, hvori Forbundsrepublikken Tyskland indgår. Et af disse regelsæt, Joint Aviation Requirements – Flight Crew

Licensing 1 (herefter »JAR-FCL 1«) blev vedtaget den 15. april 2003. JAR-FCL 1 blev offentliggjort af det tyske forbundsministerium for transport, anlægsarbejder og boligspørgsmål i *Bundesanzeiger* nr. 80a af 29. april 2003.

6 Punkt 1.060 i JAR-FCL 1 præciserer:

»Indskrænkninger for certifikatindehavere på over 60 år:

a) Fra 60-64 år:

Indehaveren af et pilotcertifikat, der er ældre end 60 år, må ikke længere flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig flyvning, medmindre:

- 1) vedkommende er medlem af en flerpilotbesætning
- 2) og de øvrige piloter endnu ikke er fyldt 60 år.

b) 65 år:

Indehaveren af et pilotcertifikat, der er ældre end 65 år, må ikke længere flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig flyvning [...]«

EU-retten

Forordning (EF) nr. 216/2008

7 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT 2008, L 79, s. 1), bestemmer i artikel 2, stk. 1:

»Hovedformålet med denne forordning er at fastlægge og opretholde et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Europa.«

Forordning nr. 1178/2011

8 1. og 11. betragtning til forordning nr. 1178/2011 har følgende ordlyd:

»(1) Sigtet med forordning (EF) nr. 216/2008 er at oprette og fastholde et højt, ensartet niveau for civil luftfartssikkerhed i Unionen. Ved forordningen fastsættes midler til at opfylde dette og andre mål på området civil luftfartssikkerhed.

[...]

(11) For at sikre en glidende overgang og opretholde et højt og ensartet niveau for civil luftfartssikkerhed i Unionen bør gennemførelsesforanstaltningerne afspejle det aktuelle tekniske niveau, herunder bedste praksis, og den videnskabelige og tekniske udvikling inden for pilottræning og flyvebesætningers flyvemedicinske egnethed. Derfor bør der tages hensyn til de tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, der er godkendt af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og de fælles luftfartsmyndigheder [JAA – »Joint Aviation Authorities«] indtil den 30. juni 2009, og til eksisterende lovgivning vedrørende særlige nationale forhold.«

- 9 Artikel 3 i forordning nr. 1178/2011 med overskriften »Pilot- og helbredscertificering« bestemmer:
- »Med forbehold af artikel 7 skal piloter, der opererer de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), og artikel 4, stk. 5, i forordning (EF) nr. 216/2008 omhandlede luftfartøjer, opfylde de tekniske krav og administrative procedurer, der er fastsat i bilag I og IV til nærværende forordning.«
- 10 Under overskriften »Definitioner« fastsætter punkt FCL.010 i bilag I til forordning nr. 1178/2011 følgende:
- »I denne del forstås ved:
- [...]
- »erhvervsmæssig lufttransport« befordring af passagerer, gods eller post mod betaling af vederlag eller leje.
- [...]«
- 11 Under overskriften »Indskrænkninger i rettigheder for certifikatindehavere på over 60 år i erhvervsmæssig lufttransport« bestemmes følgende i punkt FCL.065 i bilag I til nævnte forordning:
- »a) 60-64 år. Flyvemaskiner og helikoptere. Indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 60 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport bortset fra:
- 1) som medlem af en besætning med flere piloter, og
 - 2) hvis en sådan indehaver er den eneste pilot i flyvebesætningen, som er fyldt 60 år.
- b) 65 år. Indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport.«

Tysk ret

- 12 Under overskriften »Forpligtelser på grundlag af skyldforholdet« fastsættes det i § 241, stk. 2, i Bürgerliches Gesetzbuch (borgerlig lovbog) (herefter »BGB«):
- »Skyldforholdet kan indholdsmæssigt forpligte hver af parterne til at tage hensyn til den anden parts rettigheder, retsgoder og interesser.«
- 13 BGB's § 280, stk. 1, har følgende ordlyd: »Såfremt skyldneren underlader at opfylde en forpligtelse i henhold til skyldforholdet, kan fordringshaveren kræve erstatning for den herved opståede skade.«
- 14 Under overskriften »Fordringshavermora« fastsætter BGB's § 293 følgende:
- »Der opstår fordringshavermora, såfremt fordringshaveren undlader at modtage den tilbudte ydelse.«
- 15 BGB's § 297, der har overskriften »Hindring for skyldneren«, bestemmer følgende:
- »Fordringshaver kommer ikke i mora, såfremt skyldneren på det tidspunkt, hvor tilbuddet fremsættes [...] ikke er i stand til at levere ydelsen.«

- 16 Under overskriften »Godtgørelse i anledning af fordringshavermora og driftsherrerisiko« fastsætter BGB's § 615 følgende:

»Såfremt arbejdsgiveren kommer i mora for så vidt angår ydelserne, kan den forpligtede kræve godtgørelse for aftalte ydelser, der ikke har kunnet leveres på grund af moraen, og har ikke pligt til at erlægge disse efterfølgende.

[...]«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 17 Sagsøgeren i hovedsagen, Werner Fries, var ansat som luftfartøjschef af Lufthansa i perioden fra 1986 til den 31. december 2013. I henhold til en tillægsaftale var han tillige beskæftiget med uddannelse af andre piloter.
- 18 Sagsøgeren i hovedsagen fyldte 65 år i oktober 2013. Den 31. december 2013 udløb hans ansættelseskontrakt i overensstemmelse med den gældende kollektive overenskomst, fordi han havde nået den almindelige pensionsalder inden for den lovpligtige pensionsforsikring.
- 19 Fra den 31. oktober 2013 beskæftigede Lufthansa ikke længere Werner Fries, idet selskabet gjorde gældende, at han i henhold til punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 fra den nævnte dato ikke længere havde ret til at flyve som pilot i erhvervsmæssig lufttransport.
- 20 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at Werner Fries i perioden fra den 31. oktober 2013 til den 31. december 2013, fortsat havde sit pilotcertifikat med henblik på lufttransport (ATPL), inklusive typerettighed til flytypen Embraer, godkendelse som Type Rating Instructor (TRI) til uddannelse af piloter på flytypen Embraer i luftfartøjer og i simulator, godkendelse som Type Rating Examiner (TRE) til afholdelse af prøver i luftfartøjer og i simulator med henblik på erhvervelse eller forlængelse af certifikater til flytypen Embraer samt autorisation til som Senior Examiner (SEN) at afholde prøver for Type Rating Examinern (TREs) uanset flytype.
- 21 Werner Fries har for Bundesarbeitsgericht (forbundsdomstol i arbejdsretlige sager, Tyskland) gjort gældende, at Lufthansas afslag på at beskæftige ham som pilot var ulovligt, og han har nedlagt påstand om, at selskabet tilpligtes at betale vederlag for månederne november og december i 2013.
- 22 I denne henseende har den forelæggende ret bemærket, at en arbejdsgiver i henhold til den nationale lovgivning, kommer i »fordringshavermora«, såfremt han i et arbejdsforhold, der kan opfyldes, ikke accepterer den arbejdsydelse, som arbejdstageren behørigt har tilbudt ham. I et sådant tilfælde kan arbejdstageren, selv om denne ikke arbejder, kræve den løn fra arbejdsgiveren, som han ville have modtaget, såfremt denne havde accepteret arbejdsydelsen i den pågældende periode. Arbejdsgiverens fordringshavermora er imidlertid udelukket, hvis arbejdstageren ikke er i stand til at levere arbejdsydelsen. Såfremt det er helt eller delvist umuligt for arbejdstageren at levere den i ansættelseskontrakten aftalte ydelse, påhviler det arbejdsgiveren at beskæftige arbejdstageren med andre opgaver, som denne sidstnævnte er i stand til at udføre. Såfremt denne forpligtelse ikke overholdes, kan arbejdsgiveren have pligt til at betale skadeserstatning og renter.
- 23 Lufthansa har anført, at selskabet ikke er kommet i fordringshavermora i forbindelse med den af Werner Fries tilbudte arbejdsydelse i løbet af november og december 2013, eftersom sagsøgeren i hovedsagen fra sit fyldte 65. år ikke længere havde ret til at arbejde som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport i henhold til punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011, hvorfor han ikke var i stand til at udføre den aftalte ydelse fra den 1. november 2013 indtil ansættelsesforholdets ophør.

- 24 Den forelæggende ret har imidlertid givet udtryk for tvivl med hensyn til gyldigheden af punkt FCL.065, litra b), i bilag I til den nævnte forordning, henset til Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder (herefter »chartret«), navnlig det i chartrets artikel 21, stk. 1, fastsatte forbud mod forskelsbehandling på grund af alder og den i chartrets artikel 15, stk. 1, sikrede ret til at arbejde og til at udøve et frit valgt eller accepteret erhverv.
- 25 Såfremt punkt FCL.065, litra b), i bilag I til samme forordning er forenelig med chartret, har den forelæggende ret desuden anført, at Werner Fries vil kunne gøre sin fordring på skadeserstatning og renter gældende i henhold til den nationale lovgivning, hvis det viser sig, at han efter at være fyldt 65 år stadig kunne udføre tomme flyvninger og/eller arbejde om bord på et fly som instruktør og eksaminator. En sådan fordring afhænger af fortolkningen af begrebet »erhvervsmæssig lufttransport« som omhandlet i punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011, sammenholdt med punkt FLC.010 i dette bilag.
- 26 Under disse omstændigheder har Bundesarbeitsgericht (forbundsdomstol i arbejdsretlige sager) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Er [punkt] FCL.065, litra b), i bilag I til forordning (EU) nr. 1178/2011 forenelig med forbuddet mod forskelsbehandling på grund af alder i chartrets artikel 21, stk. 1?
- 2) Er [punkt] FCL.065, litra b), i bilag I til forordning (EU) nr. 1178/2011 forenelig med chartrets artikel 15, stk. 1, hvorefter enhver har ret til at arbejde og til at udøve et frit valgt eller accepteret erhverv?
- 3) Såfremt det første og det andet spørgsmål besvares bekræftende:
- a) Omfatter begrebet »erhvervsmæssig lufttransport« i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i henholdsvis [punkt] FCL.065, litra b), [i bilag I til forordning nr. 1178/2011] og [punkt] FCL.010 i bilag I til [denne forordning] ligeledes såkaldt tomme flyvninger, som foretages som led i et luftfartselskabs erhvervsvirksomhed, og på hvilke der hverken transporteres passagerer, gods eller post?
- b) Omfatter begrebet »erhvervsmæssig lufttransport« i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i henholdsvis [punkt] FCL.065, litra b), [i bilag I til forordning nr. 1178/2011] og [punkt] FCL.010 i bilag I til [denne forordning], uddannelse og eksaminationer, hvorunder [en pilot over] 65 år [...] opholder sig i flyets cockpit som ikke-flyvende medlem af besætningen?«

De præjudicielle spørgsmål

Det første og det andet spørgsmål

- 27 Med det første og det andet spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 er gyldig, henset til chartrets artikel 15, stk. 1, og artikel 21, stk. 1.
- 28 Med henblik på besvarelsen af disse spørgsmål skal det først afgøres, om EU-lovgiver har tilsidesat princippet om forbud mod forskelsbehandling, der er fastsat i chartrets artikel 21, stk. 1, hvorefter »enhver forskelsbehandling på grund af [...] alder [...] er forbudt«, ved at forbyde indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, at flyve som piloter på et luftfartøj, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport. Herefter skal det undersøges, om EU-lovgiver ved at fastsætte et sådant forbud har tilsidesat den ret til at arbejde og til at udøve et frit valgt eller accepteret erhverv, som er fastsat i chartrets artikel 15, stk. 1, for så vidt angår de certifikatindehavere, der er berørt af nævnte forbud.

Chartrets artikel 21, stk. 1

- 29 Ligebehandlingsprincippet er et grundlæggende princip i EU-retten, som er fastslået i chartrets artikel 20, og princippet om forbud mod forskelsbehandling i chartrets artikel 21, stk. 1, er et særligt udtryk herfor.
- 30 Ifølge Domstolens faste praksis indebærer det nævnte generelle princip, at ensartede situationer ikke må behandles forskelligt og forskellige situationer ikke behandles ens, medmindre forskelsbehandlingen er objektivt begrundet (dom af 1.3.2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats m.fl., C-236/09, EU:C:2011:100, præmis 28 og den deri nævnte retspraksis).
- 31 Det skal følgelig for det første undersøges, om punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 medfører en forskelsbehandling på grund af alder.
- 32 I henhold til denne bestemmelse har indehavere af et pilotcertifikat ikke ret til at flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport, efter at de er fyldt 65 år.
- 33 Punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning (EU) nr. 1178/2011 indrømmer således indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, en behandling, der er mindre gunstig end den, der indrømmes indehavere af et pilotcertifikat, som er yngre end 65 år.
- 34 Følgelig må det fastslås, at denne bestemmelse medfører en forskelsbehandling på grund af alder.
- 35 Det skal dernæst undersøges, om denne forskelsbehandling imidlertid er forenelig med chartrets artikel 21, stk. 1, for så vidt som den opfylder de i chartrets artikel 52, stk. 1, nævnte kriterier.
- 36 I denne henseende skal det bemærkes, at chartrets artikel 52, stk. 1, bestemmer, at enhver begrænsning i udøvelsen af de rettigheder og friheder, der anerkendes ved chartret, skal være fastlagt i lovgivningen og skal respektere disse rettigheders og friheders væsentligste indhold. Under iagttagelse af proportionalitetsprincippet kan der kun indføres begrænsninger, såfremt disse er nødvendige og faktisk svarer til mål af almen interesse, der er anerkendt af Unionen, eller et behov for beskyttelse af andres rettigheder og friheder.
- 37 Det er ubestridt, at forbuddet mod, at indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, kan flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport, skal anses for at være fastlagt i lovgivningen som omhandlet i chartrets artikel 52, stk. 1, eftersom det følger af punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011.
- 38 Som generaladvokaten har anført i punkt 33 i forslaget til afgørelse, overholder denne begrænsning i øvrigt det væsentligste indhold af princippet om forbud mod forskelsbehandling. Den nævnte begrænsning berører nemlig ikke dette princip som sådan, for så vidt som den kun omhandler spørgsmålet af begrænset rækkevidde angående begrænsninger i udøvelsen af pilotfunktioner med henblik på at sikre luftsikkerheden (jf. analogt dom af 29.4.2015, Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, præmis 54).
- 39 Det skal imidlertid endvidere efterprøves, om samme begrænsning opfylder et mål af almen interesse som omhandlet i chartrets artikel 52, stk. 1, og i bekræftende fald om begrænsningen overholder proportionalitetsprincippet som omhandlet i denne bestemmelse.
- 40 Hvad angår det mål, som forfølges med punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011, skal det bemærkes, at denne forordning, således som det fremgår af dens titel, fastsætter de tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til forordning nr. 216/2008. Forordning nr. 1178/2011 blev således vedtaget for at gennemføre bestemmelserne i forordning nr. 216/2008.

- 41 Da punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 udgør en gennemførelsesforanstaltning til forordning nr. 216/2008, skal det således fastslås, at den i denne sag omhandlede bestemmelse forfølger samme formål som sidstnævnte forordning, nemlig fastlæggelse og opretholdelse af et højt ensartet sikkerhedsniveau for civile luftfart i Europa, således som det fremgår både af artikel 2 i forordning nr. 216/2008 og af 1. og 11. betragtning til forordning nr. 1178/2011.
- 42 Det skal imidlertid bemærkes, at Domstolen for så vidt angår luftfartssikkerheden i forbindelse med fortolkningen af artikel 2, stk. 5, og artikel 4, stk. 1, i Rådets direktiv 2000/78/EF af 27. november 2000 om generelle rammebestemmelser om ligebehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv (EFT 2000, L 303, s. 16) har fastslået, at formålet om at sikre luftrafikssikkerheden er et legitimt formål som omhandlet i de nævnte bestemmelser (jf. i denne retning dom af 13.9.2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, præmis 58 og 69).
- 43 På denne baggrund må det fastslås, at formålet om fastlæggelse og opretholdelse af et højt ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Europa udgør et mål af almen interesse.
- 44 Det skal derfor undersøges, om punkt FLC.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 ved at forbyde indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, at flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig luftransport, indfører et krav, der er forholdsmæssigt, dvs. om en sådan foranstaltning er egnet til at nå det ønskede mål, og om den går videre end det, der er nødvendigt for at nå dette mål.
- 45 Hvad først og fremmest angår en sådan bestemmelses egnethed, henset til det forfulgte mål, fremgår det af Domstolens praksis, at hvad angår luftfartssikkerhed er foranstaltninger, som har til formål at undgå flyulykker ved kontrol af piloternes egnethed og fysiske evner, således at menneskelige fejl ikke forårsager disse ulykker, unægteligt foranstaltninger, der kan sikre luftfartssikkerheden (jf. analogt dom af 13.9.2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, præmis 58).
- 46 Det skal desuden bemærkes, at Domstolen efter at have anført, at det er afgørende, at piloter i luftfartsselskaber besidder egnede fysiske evner, for så vidt som manglende fysiske evner for dette erhverv kan have vidtrækkende konsekvenser, konstaterede, at det er ubestrideligt, at disse evner svækkes med alderen (jf. i denne retning dom af 13.9.2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, præmis 67).
- 47 Idet bestemmelserne i punkt FLC.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 således gør det muligt at udelukke, at en svækkelse af de nævnte fysiske evner efter 65 år ikke er årsagen til ulykker, er de egnede til at nå det forfulgte mål af almen interesse.
- 48 Det skal dog i overensstemmelse med fast retspraksis bemærkes, at en national lovgivning kun kan sikre gennemførelsen af det påberåbte mål, hvis den faktisk forfølger målet hermed på en konsekvent og systematisk måde, og at undtagelser til bestemmelser i en lov i visse tilfælde kan påvirke lovens sammenhæng, navnlig når de på grund af deres rækkevidde fører til et resultat, som er i strid med det formål, som loven efterstræber (dom af 21.7.2011, Fuchs og Köhler, C-159/10 og C-160/10, EU:C:2011:508, præmis 85 og 86).
- 49 Det fremgår i denne henseende af ordlyden af punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011, at aldersgrænsen på 65 år ikke finder anvendelse i forbindelse med ikke-erhvervsmæssig luftransport. Ifølge Werner Fries påvirker en sådan udelukkelse dette punkts sammenhæng med det forfulgte mål, hvilket derfor gør den omhandlede begrænsning uforholdsmæssig.
- 50 Imidlertid har EU-lovgiver ved kun at indføre en sådan aldersgrænse i forbindelse med erhvervsmæssig luftransport taget hensyn til forskellene mellem denne form for transport og ikke-erhvervsmæssig luftransport, herunder navnlig den større tekniske kompleksitet for luftfartøjer, der anvendes i

forbindelse med erhvervmæssig lufttransport, og det større antal berørte personer på dette område, og sådanne forskelle begrundet, at der kan indføres forskellige regler for at sikre lufttrafiksikkerheden for de to former for transport.

- 51 På denne baggrund synes den omstændighed, at aldersgrænsen på 65 år alene finder anvendelse på erhvervmæssig lufttransport, at styrke forholdsmæssigheden af den påtænkte foranstaltning snarere end at svække denne.
- 52 Dermed er forbuddet mod, at indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, flyver som pilot på et luftfartøj i erhvervmæssig lufttransport, et egnet middel til at opretholde et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Europa.
- 53 Hvad dernæst angår spørgsmålet, om en sådan foranstaltning går ud over det, der er nødvendigt for at nå det forfulgte formål, og udgør et urimeligt vidtgående indgreb i interesserne for de indehavere af pilotcertifikater, der er mere end 65 år, skal denne foranstaltning ses på baggrund af den sammenhæng, som den indgår i, og der skal tages hensyn til såvel det tab, den kan medføre for de berørte personer, som de fordele, som samfundet og de mennesker, der indgår i det, får (jf. analogt dom af 5.7.2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, præmis 38 og den deri nævnte retspraksis).
- 54 Det skal i denne henseende bemærkes, at punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 indgår blandt de regler, der er fastsat af EU-lovgiver, som definerer de gældende krav for flyvebesætninger i civil luftfart med henblik på at garantere, at dette personale er kvalificeret, omhyggeligt og kompetent til på bedst mulig vis at varetage de funktioner, der er tillagt dette med henblik på at forbedre flyvesikkerheden.
- 55 Eftersom flypiloterne udgør et vigtigt element i rækken af aktører i luftfarttjenesten, er disse specialisters kompetence en af hovedgarantierne for den civile luftfarts pålidelighed og sikkerhed. I denne sammenhæng er vedtagelsen af foranstaltninger, der tilsigter at garantere, at alene personer, der besidder de krævede fysiske evner, må flyve luftfarttøjerne, uomgængelig for at nedsætte risikoen for svigt som følge af en menneskelig fejl til et minimum.
- 56 Under sådanne omstændigheder forekommer det ikke urimeligt, at EU-lovgiver ved at tage hensyn til vigtigheden af de menneskelige faktorer på området for civil luftfart samt den gradvise svækkelse af de fysiske evner, der kræves for at udøve piloterhvervet, i løbet af årene, har fundet det nødvendigt at fastsætte en aldersgrænse for at kunne flyve som pilot i forbindelse med erhvervmæssig lufttransport med henblik på at opretholde et passende sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Europa.
- 57 Hvad angår fastsættelsen af aldersgrænsen til netop 65 år har Werner Fries anfægtet en sådan grænse, idet han bl.a. har gjort gældende dels, at der ikke findes nogen videnskabeligt fastslåede oplysninger, der dokumenterer, at der er en forhøjet fare forbundet med at anvende piloter, som er 65 år eller ældre, i erhvervmæssig lufttransport, dels, at svækkelsen af de fysiske og psykiske evner ikke indtræder i en bestemt alder, men afhænger af faktorer, der er særlige for hvert enkelt individ, herunder navnlig deres livshistorie.
- 58 Sådanne argumenter kan imidlertid ikke tages til følge.
- 59 Det skal nemlig indledningsvis bemærkes, at EU-lovgiver har en vid skønsmargen hvad angår komplekse lægelige spørgsmål, såsom spørgsmålet, om de særlige fysiske evner, der kræves for at udøve erhvervet som pilot med henblik på lufttransport, ikke er at finde hos personer over en vis alder, og at nævnte lovgiver, når der er usikkerhed med hensyn til, om og i givet fald i hvilket omfang der er risiko for menneskers sundhed, kan træffe beskyttelsesforanstaltninger uden at skulle afvente, at det fuldt ud påvises, at der er en risiko, og hvilket omfang denne har (jf. analogt dom af 22.5.2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, præmis 64 og 65).

- 60 Da den civile luftfartsikkerhed er tæt forbundet med beskyttelsen af besætningsmedlemmerne, passagerne og beboerne i de zoner, der overflyves, kan EU-lovgiver, når denne beslutter at fastsætte en aldersgrænse som den i hovedsagen omhandlede, og der er videnskabelig usikkerhed, prioritere de foranstaltninger, som denne med sikkerhed vil garantere et højt sikkerhedsniveau, forudsat at disse er objektivt begrundede.
- 61 I denne henseende skal det først bemærkes, at aldersgrænsen på 65 år kan anses for tilstrækkeligt fremskreden til, at den kan anvendes som grænse for autorisation til at fungere som pilot inden for erhvervsmæssig luftfart (jf. analogt dom af 12.1.2010, Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, præmis 52).
- 62 Dernæst må det konstateres, at punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 afspejler de internationale regler på området for international erhvervsmæssig lufttransport, som 11. betragtning til denne forordning i øvrigt udtrykkeligt henviser til, der fastsætter den samme aldersgrænse.
- 63 Som generaladvokaten har anført i punkt 56 i forslaget til afgørelse, er sådanne regler, idet de bygger på en omfattende faglig debat og sagkundskab, som objektive og rimelige referencer for beslutningstagerne et særligt relevant element for at vurdere, om den i hovedsagen omhandlede EU-retlige bestemmelse er forholdsmæssig.
- 64 Henset til den skønsbeføjelse, som EU-lovgiver råder over, kan det desuden ikke antages, at sidstnævnte i stedet for en aldersgrænse har pligt til at indføre en individuel undersøgelse af de fysiske og psykiske evner for hver enkelt indehaver af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år.
- 65 Som generaladvokaten bl.a. har anført i punkt 60 og 61 i forslaget til afgørelse, har EU-lovgiver i denne henseende valgt at kombinere en individualiseret tilgang for aldersgruppen fra 60 til 64 år med aldersgrænsen på 65 år, hvilket, henset til ovenstående betragtninger, er et valg, der i vidt omfang tager udgangspunkt i de relevante internationale regler, som for deres vedkommende er støttet på den aktuelle medicinske ekspertise på området.
- 66 Det skal ydermere fremhæves, at den nævnte aldersgrænse ikke har som automatisk konsekvens, at de berørte personer tvinges til definitivt at trække sig tilbage fra arbejdsmarkedet, idet denne grænse ikke indfører en ufravigelig ordning med tvungen pensionering og ikke nødvendigvis indebærer, at arbejdstagerens ansættelseskontrakt bringes til ophør af den grund, at den pågældende er fyldt 65 år (jf. analogt dom af 5.7.2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, præmis 40).
- 67 Punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 udelukker ikke indehaverne af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, fra enhver form for aktivitet inden for lufttransportområdet, men forbyder alene de nævnte indehavere i at flyve som piloter i forbindelse med erhvervsmæssig lufttransport.
- 68 Det skal på denne baggrund fastslås, at forbuddet mod, at indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, kan flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport, ikke går videre end det, der er nødvendigt for at nå det mål af almen interesse, der forfølges.
- 69 Det følger af det ovenstående, at den forskelsbehandling på grund af alder, der er indført ved punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011, er forenelig med chartrets artikel 21, stk. 1.

Chartrets artikel 15, stk. 1

- 70 Chartrets artikel 15, stk. 1, fastsætter, at enhver har ret til at arbejde og til at udøve et frit valgt eller accepteret erhverv.

- 71 I det foreliggende tilfælde medfører anvendelsen af punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 en hindring for erhvervsfriheden for indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, idet disse fra datoen for deres 65. fødselsdag ikke længere må udøve piloterhvervet inden for området for erhvervsmæssig lufttransport.
- 72 Som allerede anført i denne doms præmis 36 giver chartrets artikel 52, stk. 1, imidlertid mulighed for, at der kan indføres begrænsninger i udøvelsen af rettigheder, der er fastsat deri, for så vidt som disse begrænsninger er fastlagt i lovgivningen, de respekterer de nævnte rettigheders og friheders væsentligste indhold, og at de under iagttagelse af proportionalitetsprincippet er nødvendige og faktisk svarer til mål af almen interesse, der er anerkendt af Unionen, eller et behov for beskyttelse af andres rettigheder og friheder.
- 73 Hvad særligt angår erhvervsfriheden og friheden til at oprette og drive egen virksomhed skal det bemærkes, at retten til fri erhvervsudøvelse og ejendomsretten ifølge Domstolens praksis ikke er absolutte rettigheder, men skal ses i sammenhæng med deres funktion i samfundet. Følgelig kan retten til frit at udøve disse friheder underlægges begrænsninger, forudsat at sådanne begrænsninger reelt er nødvendige for at tilgodese almene hensyn, som Unionen forfølger, og forudsat at begrænsningerne ikke, når henses til deres formål, indebærer et uforholdsmæssigt og uantageligt indgreb i det centrale indhold af disse rettigheder (dom af 6.9.2012, *Deutsches Weintor*, C-544/10, EU:C:2012:526, præmis 54 og den deri nævnte retspraksis).
- 74 Som det er anført i denne doms præmis 37, må forbuddet mod, at indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, kan flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport, anses for at være fastlagt i lovgivningen som omhandlet i chartrets artikel 52, stk. 1.
- 75 Det omhandlede forbud berører i øvrigt ikke selve substansen i erhvervsfriheden, eftersom det kun indfører visse restriktioner for den erhvervsmæssige beskæftigelse for indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år.
- 76 Hvad angår det med den omtvistede foranstaltning forfulgte mål følger det af denne doms præmis 40-43, at punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 tilsigter at fastlægge og opretholde et højt ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Europa, hvilket udgør et mål af almen interesse.
- 77 Hvad angår overholdelsen af proportionalitetsprincippet følger det af denne doms præmis 45-52, at den i nærværende sag omhandlede foranstaltning er egnet til at sikre opfyldelsen af det mål af almen interesse, der forfølges.
- 78 Samtlige betragtninger, der er anført i denne doms præmis 53-68, giver anledning til at konkludere, at EU-lovgiver ved fastsættelsen af den bestemmelse, hvis gyldighed anfægtes, foretog en afvejning af på den ene side kravene til luftfartssikkerheden og på den anden side den individuelle ret for indehaverne af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, til at arbejde og til at udøve et frit valgt eller accepteret erhverv på en måde, som ikke kan anses for at være uforholdsmæssig i forhold til det forfulgte mål.
- 79 Dermed er forbuddet mod, at indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, kan flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport, der er anført i punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011, foreneligt med chartrets artikel 15, stk. 1.
- 80 På baggrund af ovenstående betragtninger skal det fastslås, at undersøgelsen af det første og det andet spørgsmål intet har frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011, henset til chartrets artikel 15, stk. 1, eller artikel 21, stk. 1.

Det tredje spørgsmål

- 81 Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 skal fortolkes således, at det forbyder en indehaver af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, at flyve som pilot på tomme flyvninger eller færgeflyvninger, der foretages som led i et luftfartselskabs erhvervsvirksomhed, på hvilke der hverken transporteres passagerer, gods eller post, og at fungere som instruktør og/eller eksaminator om bord på et luftfartøj uden at indgå i flyvebesætningen.
- 82 Med henblik på at besvare dette spørgsmål skal det bemærkes, at indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, i henhold til ordlyden af punkt FCL.065, litra b), i bilag I til denne forordning ikke må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport.
- 83 Det fremgår således af selve ordlyden af bestemmelsen, at alene de tænkte tilfælde, hvor tre betingelser er kumulativt opfyldt, nemlig at den omhandlede indehaver af et pilotcertifikat er fyldt 65 år, at denne flyver som pilot på et luftfartøj, og at det nævnte luftfartøj anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, er omfattet af den begrænsning, der er fastsat i bestemmelsen.
- 84 Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at punkt FCL.010 i bilag I til forordning nr. 1178/2011 udtrykkeligt definerer begrebet »erhvervsmæssig lufttransport« som befordring af passagerer, gods eller post mod betaling af vederlag eller leje.
- 85 Hvad angår tomme flyvninger eller færgeflyvninger anvendes disse, således som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen og af ordlyden af det tredje spørgsmål, imidlertid ikke til transport af passagerer, gods eller post.
- 86 For så vidt angår de aktiviteter, der er forbundet med uddannelsen og eksamineringen af piloter, er det endvidere ubestridt, at indehaveren af et pilotcertifikat, der fungerer som instruktør og/eller eksaminator, selv om vedkommende befinder sig i flyets cockpit, ikke flyver dette fly.
- 87 Det skal derfor fastslås, at hverken tomme flyvninger, færgeflyvninger eller aktiviteter, der er forbundet med uddannelsen og eksamineringen af piloter, er omfattet af den foranstaltning, der er omhandlet i punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011.
- 88 Henset til ovenstående betragtninger skal det tredje spørgsmål besvares med, at punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 skal fortolkes således, at det ikke forbyder en indehaver af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, at flyve som pilot på tomme flyvninger eller færgeflyvninger, der foretages som led i et luftfartselskabs erhvervsvirksomhed, på hvilke der hverken transporteres passagerer, gods eller post, eller at fungere som instruktør og/eller eksaminator om bord på et luftfartøj uden at indgå i flyvebesætningen.

Sagsomkostninger

- 89 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

- 1) **Undersøgelsen af det første og det andet spørgsmål har intet frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af punkt FCL.065, litra b), i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative**

procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, henset til artikel 15, stk. 1, eller artikel 21, stk. 1, i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

- 2) **Punkt FCL.065, litra b), i bilag I til forordning nr. 1178/2011 skal fortolkes således, at det ikke forbyder en indehaver af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, at flyve som pilot på tomme flyvninger eller færgeflyvninger, der foretages som led i et luftfartselskabs erhvervsvirksomhed, på hvilke der hverken transporteres passagerer, gods eller post, eller at fungere som instruktør og/eller eksaminator om bord på et luftfartøj uden at indgå i flyvebesætningen.**

Underskrifter