



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

MICHAL BOBEK

21 päivänä maaliskuuta 2017¹

Asia C-190/16

Werner Fries

vastaan

Lufthansa CityLine GmbH

(Ennakkoratkaisupyyntö – Bundesarbeitsgericht (liittovaltion työtuomioistuin, Saksa))

Liikennepolitiikka — Lentoliikenne — Komission asetus N:o 1178/2011 — Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan pätevyys — Euroopan unionin perusoikeuskirjan (jäljempänä perusoikeuskirja) 15 artiklan 1 kohta ja 21 artiklan 1 kohta — Ammatillinen vapaus ja oikeus tehdä työtä — Iän suhteen yhdenvertainen kohtelu — Kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivien ilma-alusten ohjaajia koskeva 65 vuoden ikäraja — Lentoturvallisuus — Kaupallisen ilmakuljetuksen määräelmä — Siirtolennot sekä koulutus- ja tarkastustoiminta

I Johdanto

1. Werner Fries työskenteli lentäjänä Lufthansa CityLine GmbH:ssä (jäljempänä Lufthansa CityLine). Kun hän täytti 65 vuotta, lentoyhtiö kieltäytyi tarjoamasta hänelle enää työtä, vaikka sovellettavan työehtosopimuksen mukaisesti työsopimus ei päättyisikään vielä kahteen kuukauteen. Lentoyhtiö katsoi, että työsuhde ei voinut jatkua, koska unionin oikeuden mukaan lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 65 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana. Fries väittää kuitenkin, että hänen työsuhteensa Lufthansa CityLine:ssä olisi voinut jatkua jäljellä olevat kaksi kuukautta, kunnes hän olisi tullut eläkeikään. Hän katsoo, että tämän ajan hän olisi voinut toimia kouluttajana, kokeiden vastaanottajana ja siirtolentojen lentäjänä.

2. Tässä yhteydessä kansallinen tuomioistuin ensinnäkin kyseenalaistaa ikärajan vahvistavan unionin oikeussäännön – komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011² liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan (jäljempänä FCL.065 kohdan b alakohta) – pätevyyden, kun otetaan huomioon ikään perustuvaa syrjintää koskeva kielto (perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohta) ja oikeus tehdä työtä ja harjoittaa vapaasti valitsemaansa ammattia (perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohta). Toiseksi: jos mainitun säännöksen katsotaan olevan pätevä, kansallinen tuomioistuin kysyy ilmaisun ”kaupallinen ilmakuljetus” tulkinnasta. Se haluaa erityisesti tietää, käsittääkö tämä ilmaisu koulutus- ja tarkastustoimintaan liittyvät lennot sekä siirtolennot.

1 — Alkuperäinen kieli: englanti.

2 — Siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla 3.11.2011 annettu komission asetus (EUVL 2011, L 311, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 30.3.2012 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 290/2012 (EUVL 2012, L 100, s. 1).

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Asetus N:o 216/2008

3. Esillä olevassa asiassa tarkasteltavalla asetuksella N:o 1178/2011 pannaan täytäntöön asetus (EY) N:o 216/2008.³ Jälkimmäisen asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä, kolmannessa, neljännessä, seitsemännessä ja kahdeksannessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Euroopan kansalaisten suojelun korkea ja yhtenäinen taso olisi siviili-ilmailun alalla aina varmistettava hyväksymällä yhteiset turvallisuussäännöt ja toimenpitein, joilla varmistetaan, että yhteisössä liikkuvat tuotteet sekä siinä toimivat henkilöt ja organisaatiot täyttävät nämä sekä ympäristön suojelemiseksi hyväksytyt säännöt. Tällä edistettäisiin tavaroiden, henkilöiden ja organisaatioiden vapaata liikkuvuutta sisämarkkinoilla.

--

(3) Chicagon yleissopimuksessa on jo määrätty vähimmäisstandardeista siviili-ilmailun turvallisuuden ja siihen liittyvän ympäristönsuojelun varmistamiseksi. Yhteisön keskeisillä vaatimuksilla ja niiden täytäntöön panemiseksi hyväksytyillä säännöillä olisi varmistettava, että jäsenvaltiot täyttävät Chicagon yleissopimuksen mukaiset velvoitteensa, mukaan lukien velvoitteet kolmansia maita kohtaan.

(4) Yhteisön olisi säädettävä Chicagon yleissopimuksessa asetettujen standardien ja suositeltujen käytäntöjen mukaiset keskeiset vaatimukset, joita sovelletaan ilmailualan tuotteisiin, osiin ja laitteisiin sekä lentotoimintaan osallistuviin henkilöihin ja organisaatioihin sekä lentäjien koulutukseen ja lääkärintarkastuksiin osallistuviin henkilöihin ja niissä käytettäviin tuotteisiin. Komissiolle olisi annettava valtuudet laatia tarvittavat täytäntöönpanosäännöt.

--

(7) Ilmailualan tuotteet, osat ja laitteet, kaupallisen ilmakuljetuksen harjoittajat sekä lentäjät ja näiden koulutukseen ja lääkärintarkastuksiin osallistuvat henkilöt, organisaatiot ja niissä käytettävät tuotteet olisi hyväksyttävä tai niihin olisi sovellettava lupamenettelyä, kun niiden on todettu täyttävän Chicagon yleissopimuksessa asetettujen standardien ja suositeltujen käytäntöjen mukaiset yhteisön keskeiset vaatimukset. Komissiolle olisi annettava valtuudet laatia tarvittavat täytäntöönpanosäännöt niiden edellytysten vahvistamiseksi, joita sovelletaan todistusten antamiseen tai todistuksen korvaamiseen valmiuksia koskevalla ilmoituksella, ottaen huomioon erityyppiseen toimintaan liittyvät riskit, kuten tietyt lentotyön tyypit sekä paikallislennot pienilma-aluksilla.

(8) Muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa toimintaa ja lupakirjojen myöntämistä koskevat säännöt olisi laadittava ilma-aluksen vaativuus huomioon ottaen, ja tältä osin olisi annettava määritelmä.”

4. Asetuksen (EY) N:o 216/2008 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa: ”Tämän asetuksen päätavoitteena on yhtenäisen ja korkean siviili-ilmailun turvallisuuden tason luominen ja ylläpitäminen Euroopassa.”

3 — Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20.2.2008 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EUVL 2008, L 79, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 30.7.2009 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 690/2009 (EUVL 2009, L 199, s. 6), 21.10.2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009 (EUVL 2009, L 309, s. 51) ja 8.1.2013 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 6/2013 (EUVL 2013, L 4, s. 34).

B Asetus N:o 1178/2011

5. Asetuksen N:o 1178/2011 johdanto-osan 11 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

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

6. Asetuksen N:o 1178/2011 1 artiklan 1 kohdan mukaan kyseisessä asetuksessa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt, joiden aiheena ovat muun muassa ”lentolupakirjojen erilaiset kelpuutukset, lupakirjojen myöntämistä, voimassa pitämistä, muuttamista, rajoittamista, voimassaolon keskeyttämistä tai peruuttamista koskevat edellytykset, lupakirjojen haltijoiden oikeudet ja velvollisuudet, voimassa olevien kansallisten lentolupakirjojen ja kansallisten lentomekaanikon lupakirjojen muuntamista lentolupakirjoiksi koskevat edellytykset sekä kolmansien maiden lupakirjojen hyväksymistä koskevat edellytykset”.

7. Asetuksen N:o 1178/2011 3 artiklassa – tosiseikkoihin sovellettavan toisinnon mukaan – säädetään seuraavaa: ”Rajoittamatta 7 artiklan soveltamista asetuksen (EY) N:o 216/2008 4 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa sekä 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen ilma-alusten lentäjien on noudatettava tämän asetuksen liitteissä I ja IV säädettyjä teknisiä vaatimuksia ja hallinnollisia menettelyjä.”

8. Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevaan FCL.010 kohtaan (jäljempänä FCL.010 kohta) sisältyy osaan FCL (flight crew licensing) sovellettavia määritelmiä. Sen mukaan kaupallisella ilmakuljetuksella tarkoitetaan ”matkustajien, rahdin tai postin kuljettamista korvausta tai vuokraa vastaan”.

9. Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevassa FCL.065 kohdassa, jonka otsikko on ”Yli 60-vuotiaiden lupakirjan haltijoiden oikeuksien rajoittaminen kaupallisessa ilmakuljetuksessa”, säädetään – kansallisessa tuomioistuimessa käytävään oikeudenkäyntiin sovellettavan toisinnon mukaan⁴ – seuraavaa:

”a) Ikä 60–64. Lentokoneet ja helikopterit. Lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 60 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana, paitsi jos:

- 1) hän toimii usean ohjaajan miehistön jäsenenä; ja
- 2) hän on ohjaamomiehistön ainoa ohjaaja, joka on täyttänyt 60 vuotta.

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

4 — Tätä säännöstä on muutettu 17.3.2015 annetulla komission asetuksella (EU) 2015/445 (EUVL 2015, L 74, s. 1). Ks. liitteessä I oleva 1 kohta: ”a) Ikä 60–64. Lentokoneet ja helikopterit. Lentolupakirjan haltija, joka on täyttänyt 60 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettävän ilma-aluksen ohjaajana, paitsi jos hän toimii usean ohjaajan miehistön jäsenenä. b) Ikä 65. Ilmapallolentäjän tai purjelentäjän lupakirjan haltijoita lukuun ottamatta lentolupakirjan haltija, joka on täyttänyt 65 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettävän ilma-aluksen ohjaajana. c) Ikä 70. Ilmapallolentäjän tai purjelentäjän lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 70 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettävän ilmapallon tai purjelentokoneen ohjaajana.”

III Tosiseikat, asian käsittelyn vaiheet ja ennakkoratkaisukysymykset

10. Werner Fries oli ollut Lufthansa CityLinen palveluksessa vuodesta 1986 lähtien. Hän oli lentokapteenina lentokonetyypin Embraer koneissa. Hänen tehtäviinsä kuului myös muiden lentäjien kouluttaminen.

11. Lokakuussa 2013 Fries täytti 65 vuotta. Lufthansa CityLine pyysi Friesiä palauttamaan tämän käyttöön annetut työvälineet 31.10.2013 mennessä. Tämän jälkeen hän ei ollut enää Lufthansa CityLinen palveluksessa. Lentoyhtiön mukaan Fries ei 65 vuotta täytettyään voinut enää toimia sen palveluksessa lentäjänä asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa vahvistetun ikärajan vuoksi.

12. Lufthansa CityLinin ja Friesin välisen työsopimuksen oli kuitenkin määrä päättyä 31.12.2013. Tämä johtui sovellettavaan työehtosopimukseen sisältyneestä säännöstä, joka koski sopimusten päättymistä sen jälkeen, kun lakisääteisen eläkejärjestelmän mukainen eläkeikä on saavutettu. Fries saavuttaisi tämän eläkeiän täyttäessään 65 vuotta ja kaksi kuukautta.

13. Tämän seurauksena on kahden kuukauden ero sen ajankohdan, josta lähtien Fries ei ollut enää Lufthansa CityLinin palveluksessa, ja sen ajankohdan, jolloin työsopimuksen olisi työehtosopimuksen mukaan pitänyt päättyä, välillä.

14. Fries väittää, että hänen oli mahdollista suorittaa työsopimusta jäljellä olevat kaksi kuukautta täytettyään 65 vuotta, kunnes hän tulisi eläkeikään. Hänen oli omien sanojensa mukaan edelleen mahdollista tehdä siirtolentoja ja toimia kouluttajana ja kokeiden vastaanottajana hänellä olevien lupakirjojen mukaisesti. Ajanjaksona, jota riita koskee, hänellä oli edelleen lupakirja liikenneluokan lentokoneiden lentämistä varten (ATPL) mukaan lukien lentokonetyypin Embraer tyyppikelpuutus, kelpuutus Type Rating Instructor -kelpoisuuden omaavana henkilönä (TRI) kouluttaa lentokoneen ohjaajia lentokonetyypin Embraer osalta lentokoneessa ja simulaattorissa, kelpuutus Type Rating Examiner -kelpoisuuden omaavana henkilönä (TRE) ottaa vastaan lentokoneessa ja simulaattorissa suoritettavia tarkastuslentoja lentokonetyypin Embraer lupakirjojen voimaan tulemistä tai niiden voimassaolon jatkamista varten ja valtuutus Senior Examiner -kelpoisuuden omaavana henkilönä (SEN) ottaa vastaan Type Rating Examiner -kelpuutuksia (TREs) koskevia tarkastuslentoja lentokonetyypeistä riippumatta.

15. Fries nosti kanteen saadakseen korvauksen marras- ja joulukuulta 2013. Unionin tuomioistuimelle esitetyistä kirjallisista huomautuksista käy ilmi, että kanne hyväksyttiin suurimmalta osin ensimmäisen ja toisen oikeusasteen tuomioistuimissa.

16. Kumpikin asianosainen on tehnyt Revision-valituksen kansalliseen tuomioistuimeen eli Bundesarbeitsgerichtiin (liittovaltion työtuomioistuin, Saksa). Lufthansa CityLine vaatii kanteen hylkäämistä, kun taas Fries vaatii pyydetyn määrän maksamista kokonaisuudessaan.

17. Kansallinen tuomioistuin katsoo, että kansallisen oikeuden mukaan⁵ silloin, kun on olemassa suoritettavissa oleva työsopimus, työnantaja syyllistyy laiminlyöntiin, jos se ei ota vastaan työntekijän asianmukaisesti tarjoamaa työsuoritusta. Tällöin työntekijä voi vaatia laiminlyönnin vuoksi suorittamatta jääneestä suorituksesta sovitun korvauksen. Jos työntekijän on mahdotonta suorittaa velvollisuutta, työnantajan syyllistyminen suorituksen vastaanottamisen laiminlyöntiin on kuitenkin suljettu pois. Jos työntekijän on mahdotonta suorittaa työsopimuksessa sovittuja työtehtäviä osittain tai

5 — Saksan siviililain (Bürgerliches Gesetzbuch, BGB) 241 §:n 2 momentti, 293 §, 297 § ja 615 §.

kokonaan, työnantaja on velvollinen tarkastelemaan hänen oikeuksiaan ja intressejään kansallisen oikeuden mukaisesti: työntekijälle on osoitettava sellaisia muita työtehtäviä, joiden suorittamiseen hän kykenee. Jos työnantaja jättää tämän velvollisuuden noudattamatta, hän voi joutua vastuuseen ja maksamaan vahingonkorvauksia.

18. Tässä tilanteessa Bundesarbeitsgericht päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko asetuksen (EU) N:o 1178/2011 – – liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohta yhteensopiva [perusoikeuskirjan] 21 artiklan 1 kohdan ikään perustuvan syrjinnän kiellon kanssa?
- 2) Onko asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohta yhteensopiva perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdan, jonka mukaan jokaisella on oikeus tehdä työtä ja harjoittaa vapaasti valitsemaansa tai hyväksymäänsä ammattia, kanssa?
- 3) Jos ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi:
 - a) Kuuluvatko FCL.065 kohdan b alakohdassa tarkoitetun käsitteen ’kaupallinen ilmakuljetus’ tai tämän käsitteen asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä I olevassa FCL.010 kohdassa olevan määritelmän piiriin myös lentoyhtiön suorittamat niin sanotut siirtolennot, joilla ei kuljeteta matkustajia, rahtia eikä postia?
 - b) Kuuluvatko FCL.065 kohdan b alakohdassa tarkoitetun käsitteen ’kaupallinen ilmakuljetus’ tai tämän käsitteen asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä I olevassa FCL.010 kohdassa olevan määritelmän piiriin sellainen koulutus ja kokeiden vastaanottaminen, joissa yli 65-vuotias lentäjä on koneen ohjaamossa muuna kuin lentävänä miehistön jäsenenä?”

19. Fries, Lufthansa CityLine, Italian hallitus ja Euroopan komissio ovat esittäneet kirjallisia huomautuksia esillä olevassa asiassa.

IV Arviointi

20. Tämän ratkaisuehdotuksen rakenne on seuraavanlainen. Ensiksi tarkastelen FCL.065 kohdan b alakohdan yhteensopivuutta perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan ja 15 artiklan 1 kohdan kanssa (A jakso). Koska päättelen, että kyseinen säännös mielestäni sopii yhteen edellä mainittujen perusoikeuskirjan mukaisten oikeuksien kanssa, esitän tulkinnan FCL.010 kohdassa ja FCL.065 kohdan b alakohdassa olevasta ilmaisusta ”kaupallinen ilmakuljetus” (B jakso).

A FCL.065 kohdan b alakohdan yhteensopivuus perusoikeuskirjan kanssa

21. Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa säädetään lentäjänä toimimista koskevasta ikärajasta: sen mukaan lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 65 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana. Kansallisen tuomioistuimen ensimmäinen ja toinen kysymys koskevat sitä, vastaako tämä ikäraja perusoikeuskirjan määräyksiä: ensinnäkin 21 artiklan 1 kohdassa määrättyä ikään perustuvaa syrjintää koskevaa kieltoa ja toiseksi 15 artiklan 1 kohdassa määrättyä oikeutta tehdä työtä ja harjoittaa vapaasti valitsemaansa tai hyväksymäänsä ammattia. Tarkastelen käsiteltävänä olevan säännöksen yhteensopivuutta kummankin oikeuden kanssa vuorollaan.

1. Perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohta

22. Perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan mukaan kaikenlainen ikään perustuva syrjintä on kiellettyä. Syrjintäkielto, joka on yksi perusoikeuskirjan 20 artiklaan kirjatun yhdenvertaista kohtelua koskevan unionin oikeuden yleisen periaatteen ilmenemismuoto,⁶ merkitsee sitä, että a) toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei saa kohdella eri tavalla, b) suojatun ryhmän kannalta haitallisella tavalla, c) jonkin suojatun perusteen nojalla, d) paitsi jos tällainen kohtelu on unionin tunnustaman yleisen edun mukaisen tavoitteen vuoksi objektiivisesti perusteltua ja noudattaa suhteellisuusperiaatetta.

a) Toisiinsa rinnastettavien tilanteiden kohtelu eri tavalla

23. FCL.065 kohdan b alakohdassa valtuutetaan toisiinsa rinnastettavissa olevien henkilöiden kohtelu eri tavalla. Lupakirjan haltijalla, joka 65 vuoden ikärajan ylittyään ei voi työskennellä kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana, on epäilemättä enemmän yhtäläisyyksiä kuin eroavuuksia sellaisen nuoremman lentäjän kanssa, jolla on lupakirja saman työn tekemiseen.⁷ Heitä kumpaakin koskee sama sääntelyjärjestelmä, jonka puitteissa he kilpailevat pohjimmiltaan samoista töistä.

b) Suojatun ryhmän kannalta haitallisella tavalla

24. Lentäjät, jotka ovat saavuttaneet 65 vuoden iän ja joiden toimimista kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana ei sallita, kohdellaan muita epäedullisemmin ikänsä vuoksi.⁸ Tietentyypisen toiminnan harjoittaminen on heiltä kielletty.

c) Jonkin suojatun perusteen nojalla

25. Ainoa kriteeri, johon FCL.065 kohdan b alakohdassa vahvistettu rajoitus perustuu, on ikä, joka on yksi perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdassa nimenomaisesti luetelluista ”epäilyttävistä perusteista”.

d) Perusteltavuus

26. Ikään perustuvaa syrjintää koskeva kielto perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdassa ei kuitenkaan ole ehdoton. Rajoitukset ovat sallittuja perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

27. Esittääkseen mahdollisia perusteita, jotka voivat oikeuttaa erilaisen kohtelun esillä olevassa asiassa, komissio on vaatinut, että pitäisi olla vastaavasti mahdollisuus turvautua yhdenvertaisen kohtelun periaatetta koskeviin sallittuihin poikkeuksiin direktiivin 2000/78/EY mukaisesti.⁹ Komissio katsoo, että käsiteltävänä oleva ikävaatimus on ”tarpeen yleisen turvallisuuden takaamiseksi” direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Lisäksi komissio toteaa, että käsiteltävänä oleva ikäraja kuuluu mainitun direktiivin 4 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, sillä se liittyy ammattilentäjiä koskevaan ”todelliseen ja ratkaisevaan työhön liittyvään vaatimukseen”, ja että se on oikeasuhteinen hyväksyttävästi tavoiteltuun päämäärään nähden.

6 — Ks. vastaavasti tuomio 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, 43 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) ja tuomio 29.4.2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

7 — Ks. vastaavasti tuomio 13.9.2011, Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573, 44 kohta).

8 — Ks. analogisesti tuomio 13.9.2011, Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573, 44 kohta).

9 — Yhdenvertaista kohtelua työssä ja ammatissa koskevista yleisistä puitteista 27.11.2000 annettu neuvoston direktiivi 2000/78/EY (EYVL 2000, L 303, s. 16).

28. On kiistatonta, että direktiiviä 2000/78 ei voida soveltaa esillä olevassa asiassa. Tarkasteltavana on unionin johdetun oikeuden säännöksen pätevyys primaarioikeuden määräyksen – perusoikeuskirjan – valossa.

29. Direktiivi 2000/78 on syrjimättömyysperiaatteen konkreettinen ilmenemismuoto työssä ja ammatissa. Näin ollen perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan mukaisen arviointikehyksen on oltava samankaltainen. Tästä syystä direktiivin mukaisesti kehitetyt ryhmät ja tulkinta voivat innoittaa täsmentämään perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan sisältöä. Erityisesti ne kaksi direktiivin säännöstä, joihin komissio nojautuu, osoittavat unionin lainsäätäjän pyrkimyksen päästä sovitteluratkaisuun keskenään kilpailevien intressien välillä sallimalla sellaiset kansallisten säännösten perusteet, jotka mahdollistavat sen, että erot kohtelussa perustuvat suoraan ikään.¹⁰ Lisäksi direktiivin asianmukainen huomioonottaminen voidaan perustella tarpeella luoda johdonmukainen lähestymistapa unionin oikeuden ja kansallisen oikeuden tuomioistuINVALVONTAAN ikään perustuvan syrjimättömyyden alalla työssä.

30. Tässä yhteydessä käsite ”todellinen työhön liittyvä vaatimus”, jonka komissio esitti direktiivin 2000/78 perusteella, on erityinen keino perustella erilainen kohtelu työssä, mitä voidaan yhtä lailla soveltaa perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan yhteydessä. Unionin tuomioistuin on todennut, että erilainen kohtelu esimerkiksi iän, sukupuolen tai vammaisuuden perusteella ei merkitse perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan rikkomista, jos ”tiettyjen työtehtävien luonteen tai niiden yhteyksien vuoksi, joissa tehtävät suoritetaan, kyseinen ominaisuus on todellinen ja ratkaiseva työhön liittyvä vaatimus, edellyttäen, että tällaisen erilaisen kohtelun tavoite on oikeutettu ja että vaatimus on oikeasuhteinen tavoiteltavien päämäärien kannalta”.¹¹ Todellinen ja ratkaiseva työhön liittyvä vaatimus ei sinänsä ole epäilyttävä peruste, johon erilainen kohtelu perustuu – ikä – vaan siihen liittyvä ominaispiirre.¹² Esillä olevassa asiassa ikään liittyvä ominaispiirre tarkoittaa erityisiä fyysisiä kykyjä, jotka heikkenevät iän myötä.¹³ Unionin tuomioistuin on jo todennut tämän olevan todellinen ja ratkaiseva työhön liittyvä vaatimus liikennelentäjänä toimimista varten.¹⁴ Jotta tämä vaatimus olisi perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohtaan kirjatun syrjimättömyysperiaatteen sallittu rajoitus, sen tavoitteen on oltava oikeutettu ja vaatimuksen on oltava oikeasuhteinen.¹⁵

31. Sen arvioiminen, voidaanko käsiteltävänä oleva toimenpide perustella todellisena ja ratkaisevana työhön liittyvänä vaatimuksena, on tosiasiallisesti päällekkäin perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa vahvistettujen rajoituksia koskevien vaatimusten kanssa; mainitussa perusoikeuskirjan kohdassa viime kädessä ilmaistaan perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohtaan kirjattuja oikeuksia koskevien sallittujen rajoitusten tarkastelu.

32. Perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa sallitaan rajoitukset, jos ne on säädetty lailla, kunnioittavat kyseisten oikeuksien ja vapauksien keskeistä sisältöä ja ovat suhteellisuusperiaatetta noudattaen välttämättömiä ja vastaavat tosiasiallisesti unionin tunnustamia yleisen edun mukaisia tavoitteita tai tarvetta suojella muiden henkilöiden oikeuksia ja vapauksia.¹⁶

10 — Ks. vastaavasti tuomio 13.9.2011, Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573, 55 kohta).

11 — Tuomio 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, 49 kohta).

12 — Ks. vastaavasti direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohdan osalta tuomio 12.1.2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, 35 kohta); tuomio 13.9.2011, Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573, 66 kohta) ja tuomio 13.11.2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, 36 kohta).

13 — Ks. tuomio 12.1.2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, 41 kohta); tuomio 13.11.2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, 37 kohta) ja tuomio 15.11.2016, Salaberria Sorondo (C-258/15, EU:C:2016:873, 34 kohta).

14 — Ks. tuomio 13.9.2011, Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573, 67 kohta).

15 — Tuomio 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, 49 kohta).

16 — Ks. esim. tuomio 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, 42 kohta); tuomio 29.4.2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, 51 ja 52 kohta) ja tuomio 15.2.2016, N. (C-601/15 PPU, EU:C:2016:84, 50 kohta).

33. On kiistatonta, että esillä olevassa asiassa ikäraja on *säädetty lailla*: siitä nimenomaisesti säädetään asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevassa FCL.065 kohdan b alakohdassa. Lisäksi ei voida sanoa, että käsiteltävänä oleva ikäraja loukkaisi syrjimättömyysperiaatteen *keskeistä sisältöä*, koska sen soveltamisala on rajoitettu.¹⁷

34. Tämän vuoksi tarkastelen nyt sitä, 1) onko ikärajan tavoite oikeutettu ja 2) täyttääkö ikäraja suhteellisuutta koskevat vaatimukset.

1) Oikeutettu tavoite

35. Esillä olevassa asiassa komissio, Italian hallitus ja Lufthansa CityLine katsovat, että käsiteltävänä olevalla toimenpiteellä pyritään luomaan ja ylläpitämään yhtenäinen ja korkea siviili-ilmailun turvallisuuden taso Euroopassa. Kuten Lufthansa CityLine väittää, tämä tavoite liittyy myös ihmishenkien ja ihmisten terveyden suojeluun.

36. Tavoitteesta eli yhtenäisen ja korkean siviili-ilmailun turvallisuuden tason luomisesta ja ylläpitämisestä unionin alueella säädetään nimenomaisesti asetuksen N:o 216/2008 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa ja 2 artiklan 1 kohdassa, mikä muodostaa asetuksen N:o 1178/2011 oikeudellisen perustan. Juuri tämä tavoite toistetaan jälkimmäisen asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä ja 11 perustelukappaleessa.

37. Mielestäni ei ole epäilystäkään siitä, että lentoliikenteen turvallisuus, kuten turvallisuus liikenteen muilla osa-alueilla,¹⁸ on unionin tunnustama yleisen edun mukainen tavoite.¹⁹

2) Oikeasuhteisuus

38. Nyt on arvioitava, vastaako käsiteltävänä oleva toimenpide tosiasiallisesti lentoliikenteen turvallisuutta koskevaa tavoitetta, onko välttämätöntä saavuttaa tämä tavoite ja ovatko syntyvät haitat suhteettoman suuria tavoiteltuihin päämääriin nähden.

39. Italian hallitus ja Lufthansa CityLine katsovat, että 65 vuoden ikäraja on tarkoituksenmukainen ja välttämätön tavoiteltuun päämäärään nähden. Fries myöntää, että ikäraja on tarkoituksenmukainen yhtenäisen ja korkean turvallisuuden tason luomiseksi, sillä kokemuksen mukaan fyysisillä ja psyykkisillä kyvyillä on tapana heiketä iän myötä. Hän katsoo kuitenkin, että 65 vuoden ikäraja ei ole tarpeellinen.

i) Tarkoituksenmukaisuus

40. Mielestäni ei ole juurikaan epäilystä siitä, että periaatteessa käsiteltävänä oleva ikäraja on sopiva tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi. Kuten unionin tuomioistuin totesi tuomiossa Prigge ym., on olennaista, että ansiolentäjillä on tietyt fyysiset kyvyt.²⁰ Osa näistä kyvyistä väijäämättä heikkenee ajan myötä.

17 — Ks. vastaavasti tuomio 29.4.2015, Léger (C-528/13, EU:C:2015:288, 54 kohta).

18 — Tieliikenteen turvallisuuden osalta ks. esim. tuomio 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, 51 kohta runsaine oikeuskäytäntöviittauksineen).

19 — Ks. vastaavasti tuomio 13.9.2011, Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573, 68 ja 69 kohta).

20 — Tuomio 13.9.2011, Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573, 67 kohta).

41. Tämän vuoksi 65 vuoden ikäraja vaikuttaa olevan sopiva toimenpide lentoliikenteen korkean turvallisuuden tason saavuttamiseksi.²¹

42. Fries kuitenkin kyseenalaistaa esillä olevassa käsiteltävänä olevan säännön sisäisen johdonmukaisuuden unionin tuomioistuimen antaman tuomion Petersen perusteella.²² Hän katsoo, että 65 vuoden ikärajalla ei tavoitella lentoliikenteen turvallisuutta johdonmukaisesti, koska sitä ei sovelleta ei-kaupalliseen lentotoimintaan, missä turvallisuusriskit ovat myös huolenaiheena.

43. En yhdy tähän käsitykseen. Se, että käsiteltävänä olevaa ikärajaa sovelletaan ainoastaan kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivien ilma-alusten ohjaajiin, ei suinkaan vaikuta kyseisen säännön johdonmukaisuuteen pyrittäessä saavuttamaan väitetty oikeutettu tavoite vaan tosiasiallisesti vahvistaa toimenpiteen oikeasuhteisuutta.

44. On ilmeistä, että ilmailualalla sovelletaan erilaisia sääntöjä erityyppisiin toimiin, joissa vaaditaan erilaisia turvallisuuden tasoja noudattaen tiettyä riskihierarkiaa, jossa kaupallinen ilmakuljetus on muita korkeammalla tasolla.

45. Kun asetuksessa N:o 1178/2011 asetettiin ikäraja ainoastaan kaupalliselle ilmakuljetukselle, siinä otettiin käyttöön kompromissiratkaisu ja sovellettiin tiukempia vaatimuksia, joissa otettiin huomioon suuremmat riskit niiden henkilöiden lukumäärän ja sen turvallisuusintressin merkittävyyden osalta, joihin tämä tilanne vaikutti.²³

ii) Tarpeellisuus

46. Fries katsoo kuitenkin, että häneen sovellettu ikäraja menee tarpeettoman pitkälle. Hän esittää näkemykselleen kaksi perustelua.

47. Friesin ensimmäinen perustelu on se, että hänen mukaansa ei ole olemassa tieteellistä näyttöä sille, että 65-vuotiaat lentäjät eivät täytä kaupallisen ilmakuljetuksen vaatimuksia. Esimerkkinä hän mainitsee tietyt unionin ulkopuoliset valtiot, joissa tällaisia ikärajoja ei ole.

48. Toiseksi Fries toteaa, että terveys ja kyvykkyys ovat luonteeltaan kunkin lentäjän henkilökohtaisia ja erityisiä ominaisuuksia. Tämän vuoksi niitä olisi arvioitava yksilöllisellä tavalla. Olettamusta fyysisten kykyjen heikkenemisestä ei Friesin mukaan voida soveltaa yleisesti kaikkiin yksilöihin. Tämän vuoksi iän ei tulisi olla oma itsenäinen kriteeri. Lievempien toimenpiteiden avulla voitaisiin ottaa huomioon henkilön kyvyt yksilötasolla. Fries korostaa, että nämä kyvyt on mahdollista määrittää terveystarkastusjärjestelmän avulla. Hän huomauttaa, että 60 vuotta täyttäneiden lupakirjan haltijoiden tapauksessa vaadittujen lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaoloaika lyhennetään kuuteen kuukauteen asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä IV olevassa MED.A.045 kohdan a alakohdan 2 alakohdan ii alakohdassa. Lisäksi hän toteaa, että lentäjiä koskevat edelleen määräaikaiskoulutus, tarkastuslennot ja kokeet heidän ammatillisen soveltuvuutensa toteamiseksi asetuksen (EU) N:o 965/2012 ORO.FC.230 kohdan mukaisesti.²⁴

21 — Tältä osin unionin tuomioistuin katsoi 13.9.2011 antamassaan tuomiossa Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573, 67 kohta), että erityisten fyysisten kykyjen omaamista voidaan pitää ”todellisenä ja ratkaisevana työhön liittyvänä vaatimuksena”, koska liikennelentäjien osalta on olennaista, että heillä on muun muassa erityiset fyysiset kyvyt, koska fyysisistä toimintavajeista voi olla tässä ammatissa merkittäviä seurauksia. On myös kiistatonta, että nämä kyvyt heikkenevät iän myötä.

22 — Tuomio 12.1.2010, Petersen (C-341/08, EU:C:2010:4).

23 — Ei-kaupallista ja kaupallista toimintaa koskevia erilaisia sääntöjä sisältyy muun muassa asetukseen N:o 216/2008, asetukseen N:o 1178/2011 ja asetukseen N:o 695/2012. Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 3 kohdassa mainitut asetuksen N:o 216/2008 johdanto-osan seitsemäs ja kahdeksas perustelukappale. Ks. myös Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) selvitys eri lentotoiminnoista, <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/operations-general-aviation#group-easa-related-content>.

24 — Lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti 5.10.2012 annettu komission asetus (EU) N:o 965/2012 (EUVL 2012, L 296, s. 1).

49. Mielestäni Friesin esittämiä perusteluja ei voida hyväksyä. Tarkastelen kumpaakin perustelua vuorollaan.

– *Ikärajan asettaminen 65 vuoteen*

50. Se, että fyysiset kyvyt yleensä ottaen heikkenevät iän myötä, on tuskin kyseenalainen seikka. Se, mistä voidaan kuitenkin väitellä, on kysymys siitä, mihin raja tarkkaan ottaen vedetään. Näin ollen pitää paikkansa, että – kuten Fries on esittänyt – voi olla tiettyä lääketieteellistä epävarmuutta sen täsmällisen ikärajan määrittämisestä, jonka ylityttyä lääketieteellistä kelpoisuutta ei voida enää olettaa.²⁵

51. Päätökseen ikärajan vahvistamisesta ja sen täsmällisestä määrittämisestä sisältyy kuitenkin monitahoisia luonteeltaan lääketieteellisiä ja teknisiä arviointoja. Tämän vuoksi unionin lainsäätäjällä on laaja harkintavalta tällaisten raja-arvojen laatimisessa.²⁶

52. Unionin lainsäätäjän valintojen on tällöinkin perustuttava objektiivisiin kriteereihin, ja perusoikeuksien kunnioittamisesta on huolehdittava.²⁷ Kansainvälisellä tasolla määritettyjen vaatimusten voidaan katsoa muodostavan tällaisten objektiivisten kriteerien tärkeän osatekijän.

53. Kuudenkymmenenviiden vuoden ikäraja vastaa vaatimuksia, jotka Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) on laatinut osana Chicagon yleissopimusta ja joille pannaan paljon painoa sekä asetuksessa N:o 216/2008 että asetuksessa N:o 1178/2011.²⁸

54. Chicagon yleissopimuksen liitteessä I olevassa 2.1.10 kohdassa määrätään 60 vuotta täyttäneiden lentäjien oikeuksien rajaamisesta ja 65-vuotiaiden lentäjien oikeuksien rajoittamisesta. Mainitussa liitteessä olevassa 2.1.10.1 kohdassa vahvistetaan, että sopimusvaltiot eivät saa sallia lupakirjan haltijan toimivan kansainvälisessä kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa toimivan ilma-aluksen päällikkönä, jos lupakirjan haltija on täyttänyt 60 vuotta tai – mikäli ilma-aluksessa on useampi kuin yksi lentäjä ja toinen lentäjä on alle 60-vuotias – 65 vuotta.²⁹ Mainitussa liitteessä olevaan 2.1.10.2 kohtaan sisältyy lisäksi suositus, jonka mukaan lupakirjan myöntänyt sopimusvaltio ei saa sallia lupakirjan haltijan toimivan kansainvälisessä kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa toimivan ilma-aluksen lentoperämiehenä, jos lupakirjan haltija on täyttänyt 65 vuotta.

55. Nykyiset Chicagon yleissopimukseen liittyvät ikärajat ovat seurausta muutoksesta, jolla ICAO:ssa käytyjen pitkällisten keskustelujen jälkeen nostettiin yläikäraja 60 vuodesta 65 vuoteen.³⁰ Tämä 65 vuoden yläikäraja vastaa myös Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimessä (JAA) vahvistettua sääntöä.³¹

25 — Kiinteiden ikärajojen vahvistamisesta on käyty ja käydään edelleen runsaasti keskusteluja. Ks. esim. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) asiakirja AN-WP/7982 "Appendix C – Upper age limits for flight crew members", 2006, johon on koottu eri valtioiden ja järjestöjen kannanottoja 60 vuoden sääntöön, ennen kuin ICAO nosti ikärajan 65 vuoteen vuonna 2006. Ks. myös Aerospace Medical Association, Aviation Safety Committee, Civil Aviation Safety Subcommittee, "The age 60 rule", *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, nide 75, nro 8, 2004, s. 708–715. Ks. myös Amerikan yhdysvalloissa käydyin keskustelun osalta Age 60 Aviation Rulemaking Committee, "Report to the Federal Aviation Administration", 29.11.2006.

26 — Ks. erityisesti tuomio 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, 52 ja 64 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

27 — Ks. erityisesti tuomio 22.5.2014, Glatzel (C-356/12, EU:C:2014:350, 53 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

28 — Ks. esim. asetuksen N:o 216/2008 johdanto-osan kolmas, neljäs ja seitsemäs perustelukappale ja 2 artiklan d kohta sekä asetuksen N:o 1178/2011 johdanto-osan 11 perustelukappale.

29 — Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimus, allekirjoitettu 7.12.1944, sellaisena kuin sitä on sittemmin muutettu. Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan sopimusvaltio, joka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määrätyistä eroavien määräysten ja menetelmien hyväksymistä, on velvollinen ilmoittamaan ICAO:lle oman menettelynsä ja kansainvälisellä standardilla määrätyn menettelyn eroavuuksista. Ks. esim. Japanin esittämä raportti "Relaxation of age limit of pilots engaged in air transport and ensurement of the health management system in airlines", jossa tarkastellaan päätöstä nostaa ikäraja 68 vuoteen (asiakirja A39-WP277, Working Paper, ICAO, 29.8.2016).

30 — Chicagon yleissopimuksen liitettä I koskeva muutos 167, jonka ICAO:n neuvosto hyväksyi 10.3.2006. Muutoksesta käydyin keskustelun osalta ks. alaviitteessä 25 mainittu asiakirja AN-WP/7982.

31 — Ks. aiempi "Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1" (JAR-FCL 1), JAA, sellaisena kuin se on muutettuna 1.12.2006.

56. Tällaiset kansainväliset vaatimukset ovat arvokas osatekijä arvioitaessa esillä olevassa asiassa käsiteltävänä olevan säännöksen oikeasuhteisuutta. Koska ne perustuvat laajaan ammatilliseen keskusteluun ja asiantuntemukseen, ne luovat vakaan perustan ikärajan oikeutukselle toimien päätöksentekijöiden kannalta objektiivisina ja järkevinä vertailukohtina.³² Ne osoittavat yhteisymmärryksen ja hyvän käytännön tekniikan osa-alueella, joka on luonteeltaan kansainvälinen.³³

57. Se, että ikärajat ovat muuttuneet käsiteltävän olevan unionin asetuksen eri toisoinnoissa³⁴ sekä kansainvälisissä vaatimuksissa, ei tee säännöstä suhteetonta eikä mielivaltaista. Päinvastoin päätöksentekijöiden kunnioitettavaa pyrkimystä sääntöjen mukauttamiseksi tietojen kehittymiseen, yhteiskunnalliseen kehitykseen ja kansainvälisiin parhaisiin käytäntöihin ei voida käyttää perusteluna ikärajan tarpeellisuuden vähättelylle.

58. Lyhyesti sanottuna unionin lainsäätäjän päätös määrittää ikärajaksi 65 vuotta vaikuttaa olevan täysin alan kansainvälisten vaatimusten mukainen, minkä lisäksi sitä on järkevästi mukautettu ja kehitetty vuosien mittaan. Tällaisen vaatimuksen kyseenalaistaminen edellyttäisi varsin vankkoja perusteita, joiden tukena on vahva näyttö, mitä ei ole esitetty esillä olevassa asiassa.

– *Ikä ainoana kriteerinä*

59. Fries väittää myös, että kyseinen säännös perustuu ikään *ainoana* kriteerinä. Pelkästään se, että henkilö täyttää 65 vuotta, aiheuttaa sen, että hän ei voi enää toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana. Katson kuitenkin, että esillä olevan kaltaisessa asiassa yksilöllisen lähestymistavan puuttumisesta huolimatta myöskään tarpeellisuuden kriteeri ei jää täyttymättä.

60. Asettamalla yleisen yläikärajan kaupallisen ilmakuljetuksen alalla unionin lainsäätäjä on kansainvälistä käytäntöä noudattaen hyväksynyt sääntelyllisen lähestymistavan, jossa yhdistetään yksilöllinen lähestymistapa, joka perustuu terveys- ja kelpoisuustarkastuksiin (60 vuoden ikään asti), ja tätä vanhempien lupakirjan haltijoiden oikeuksien asteittainen rajaaminen kaupallisessa lentotoiminnassa.

61. Mielestäni tällainen järjestelmä ilmentää oikeutettua sääntelyllistä valintaa. Tietyn iän jälkeen, jolloin lääketieteellisten riskien katsotaan kasvaneen, lainsäätäjä lisää yksilölliseen lähestymistapaan terveys- ja kelpoisuustarkastusten nojalla tiettyjä ikäryhmää 60–64 koskevia lisäedellytyksiä ja lopulta se rajaa 65 vuotta täyttäneiden mahdollisuutta toimia *kaupallisessa* ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana. Tällä tavoin se sisällyttää sääntöön oikeasuhteisuuden mukauttamalla rajoituksia asteittain iän lisääntyessä. Se tekee näin säätämällä yleisestä säännöstä, joka vaikuttaa yhtenäisesti perustuen yleiseen riskiarviointiin, jonka unionin päätöksentekijä tekee harkintavaltansa mukaisesti varmistaen säännön ennakoitavuuden, toimivuuden ja hallittavuuden sekä yksityisten toimijoiden että viranomaisten kannalta.

62. Tässä yhteydessä on syytä tähdentää säännön kahta ominaisuutta: ennakoitavuutta ja toimivuutta. Friesin toista perustelua, jossa pyritään yleisen säännön ja yksittäisen tapauksen väliseen vuorovaikutukseen, voitaisiin tosiasiallisesti käyttää yleisesti minkä tahansa ikään liittyvän, yleisesti sovellettavan säännön kyseenalaistamiseksi. Yleiset säännöt – kuten nimi osoittaa – on kuitenkin luotu

32 — Ks. vastaavasti YK:n ihmisoikeuskomitean tiedonanto N:o 983/2001, 25.3.2003, CCPR/C/77/D/983/2001, 8 kohdan 3 alakohta. Tässä asiassa, joka koski kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 26 artiklaa, komitea katsoi, ettei se voinut päätellä, että erilainen kohtelu ei perustunut objektiivisiin ja järkeviin seikkoihin ottaen huomioon, että perustellakseen pakollista 60 vuoden ikärajaa tuolloin kyseinen valtio oli viitannut tuolloin sovellettavaan ICAO:n vaatimukseen.

33 — Näiden kansainvälisten vaatimusten merkityksen osalta ks. tuomio 13.9.2011, Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573, 73 kohta) ja julkisasiamies Cruz Villalónin ratkaisuehdotus Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:321, 66 kohta).

34 — FCL.065 kohtaa muutettiin vuonna 2015, ks. alaviite 4.

yleistämällä. Ne ovat perusteltuja, mikäli voidaan väittää, että yleensä ne pätevät asianmukaisella tavalla useimmissa tapauksissa. Tämä tarkoittaa tietenkin myös sitä, että yksittäisiä poikkeuksia voi olla. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että yleinen sääntö on otettava uudelleen harkittavaksi ja korvattava yksittäisellä tapauskohtaisella arvioinnilla. Jos näin olisi, yleisiä sääntöjä ei voisi olla olemassa.

– *Oikeasuhteisuus suppeassa merkityksessä*

63. Kun lisäksi otetaan asianmukaisella tavalla huomioon lentoliikenteen korkea turvallisuuden tasoa koskevan tavoitteen tärkeys ja vaikutus muiden oikeuksiin sekä kaupalliseen ilmakuljetukseen liittyvät riskit, vaikuttaa siltä, että käsiteltävänä olevassa säännöksessä on punnittu 65 vuotta täyttävien lentäjien oikeuksia ja lentoliikenteen turvallisuuden erityisiä vaatimuksia. Säännöksellä, jonka pätevyys on riitautettu esillä olevassa asiassa, ei tämän vuoksi voida katsoa aiheutettavan ikärajan soveltamisalaan kuuluville henkilöille suhteetonta haittaa tavoiteltuihin päämääriin nähden.

e) Välipäätelmä

64. Edellä esitettyjen seikkojen perusteella ehdotan vastaamista ensimmäiseen kysymykseen siten, että Bundesarbeitsgerichtin ensimmäisen kysymyksen tarkastelu ei ole tuonut esiin mitään syitä, jotka voisivat vaikuttaa asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan pätevyteen perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan valossa.

2. Perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohta

a) Analyysi

65. Kansallinen tuomioistuin haluaa myös todeta FCL.065 kohdan b alakohdan pätevyden perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdan valossa.

66. Perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa: ”Jokaisella on oikeus tehdä työtä ja harjoittaa vapaasti valitsemaansa tai hyväksymäänsä ammattia.” Tämä oikeus parantaa henkilökohtaista itsemääräämisoikeutta ja itsensä toteuttamista, ja sen lähtökohtana on ihmisarvo.³⁵

67. On kiistatonta, että käsiteltävänä oleva ikäraja rajoittaa lentäjän ammatin harjoittamista. Se rajoittaa mahdollisuutta toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana. Perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohtaan ei kuitenkaan sisälly ehdottomia oikeuksia. Rajoitukset ovat sallittuja perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdassa määrättyjen parametrien mukaisesti, kuten tämän ratkaisuehdotuksen 32 kohdassa todettiin.³⁶

68. Fries on esittänyt, että käsiteltävänä olevalla säännöllä asetettu ikäraja on vastoin perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohtaa, koska se vaikuttaa *kyseisen oikeuden keskeiseen sisältöön*.

69. Mielestäni tätä näkemystä ei voida hyväksyä. Kuten jo edellä tämän ratkaisuehdotuksen 33 kohdassa totesin, tämänhetkisen ikärajan, joka koskee lentäjänä toimimista kaupallisen ilmakuljetuksen alalla, ei rajoitetun soveltamisalansa vuoksi voida katsoa vaikuttavan haitallisesti vapaasti valitun ammatin harjoittamista koskevan oikeuden keskeiseen sisältöön. Se vaikuttaa mahdollisuuteen luoda ammatillinen ura tietyllä alalla tietyn toiminnan osalta, rajatussa vaiheessa: se vaikuttaa ammatillisen uran myöhempinä vuosina, jotka ovat lähellä tai lähempänä eläkkeelle jäämistä

35 — Ks. vastaavasti ratkaisuehdotus Lidl (C-134/15, EU:C:2016:169, 26 kohta).

36 — Tuomio 30.4.2014, Pflieger ym. (C-390/12, EU:C:2014:281, 58 kohta) ja tuomio 7.7.2016, Muladi (C-447/15, EU:C:2016:533, 51 kohta).

vaikka eivät ole samanaikaisia eläkkeelle jäämisen kanssa. Se ei käsitä – enteillen vastaustani kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen – kaikkia lentäjän ammattiin liittyviä mahdollisia tehtäviä. Sitä sovelletaan ainoastaan mahdollisuuteen ohjata kaupallista ilma-alusta, kuten asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevassa FCL.010 kohdassa määritellään.

70. Koska lentoliikenteen turvallisuutta koskeva tavoite on ensisijaisen tärkeä ja kun otetaan huomioon päätöksentekijän harkintavalta tällä alalla, perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdan nojalla esitetyt seikat, jotka koskevat tavoitteen oikeutusta ja pätevyytensä osalta riitautetun säännöksen oikeasuhteisuutta, pätevät paljolti myös 15 artiklan 1 kohdan yhteydessä.³⁷

71. On kuitenkin eräs selvästi erottuva perustelu, joka esitettiin toimenpiteen oikeasuhteisuuden osalta: se, että ikäraja sovelletaan riippumatta eläkeiästä. Kansallinen tuomioistuin onkin ilmaissut huolensa siitä, että FLC.065 kohdan b alakohdassa sovelletaan riippumatta siitä, ovatko sen soveltamisalaan kuuluvat lentäjät täyttäneet vanhuuseläkkeen saamiselle asetetut kansalliset vaatimukset vai ei. Saksassa – samoin kuin muissa EU:n jäsenvaltioissa – eläkeiäksi ei ole kaikissa tapauksissa määritetty 65:tä vuotta ja eläkeikää lykätään myöhemmäksi tulevien sukupolvien osalta. Myös Fries on ilmaissut näitä huolia.

72. Italian hallitus katsoo, että tämä perustelu ei ole merkityksellinen. Ongelmat, jotka aiheutuvat lentäjänä toimimisen yläikärajan ja eläkeiän välisestä erosta, kuuluvat kansallisen oikeuden piiriin. Luonteeltaan taloudelliset yksityisten intressit eivät saa mennä turvallisuuden kaltaisten oikeutettujen intressien edelle.

73. Mielestäni on otettava asianmukaisella tavalla huomioon käsiteltävänä olevan säännön vaikutukset oikeuteen harjoittaa vapaasti valittua ammattia pitäen mielessä osatekijä, joka liittyy eläkkeelle pääsyyn ja eläkeoikeuksiin. Mielestäni tämä arviointi koskee kyseessä olevien yksilöllisten ja yleisten intressien tasapainottamista. Tämä on nimenomaan perusoikeuksien arvioinnin tarkoitus.

74. Perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdalla suojattuihin oikeuksiin vaikuttavat ammatin harjoittamista koskevat ikärajat sekä pakolliset eläkeiät.³⁸ Lisäksi puuttumisesta oikeuteen harjoittaa vapaasti valittua ammattia tulee vakavampi silloin, kun ammatin harjoittaminen on pakko keskeyttää riippumatta siitä, onko henkilön työelämä tullut päätökseen eläkkeelle pääsyä ja eläkeoikeuksia sääntelevien sovellettavien kansallisten oikeussääntöjen mukaisesti.

75. Esillä olevassa asiassa kuitenkin se, että ensinnäkin FCL.065 kohdan b alakohdassa suljetaan pois ainoastaan yhdenlainen toiminta eli kaupallisten ilma-alusten ohjaaminen ja että toiseksi tämä tapahtuu ammatillisen uran kokonaisuuteen nähden ainoastaan suhteellisen lyhyen ajanjakson osalta, saa minut päättelemään, että käsiteltävänä olevasta toimenpiteestä ei aiheudu suhteetonta haittaa sen soveltamisalaan kuuluville yksityisille.

76. Lopuksi on lisättävä, että perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohta on paitsi pätevyyden arvioinnissa käytettävä kriteeri myös tulkintaohje tarkasteltaessa kansallisen tuomioistuimen esittämiä toista ja kolmatta kysymystä ilmaisun ”kaupallinen ilmakuljetus” määritelmästä.

37 — Ikään perustuvaa syrjintää työssä koskeva kielto ja oikeus harjoittaa ammattia ovat tiiviissä yhteydessä toisiinsa. Tämän osoittaa se, että Euroopan sosiaalisten oikeuksien komitea tarkastelee syrjintään liittyviä kysymyksiä Euroopan sosiaalisen peruskirjan 1 artiklan 2 kohdan nojalla, jonka mukaan sopimuspuolet sitoutuvat ”suojelemaan tehokkaasti työntekijän oikeutta ansaita elantonsa vapaasti valitsemassaan ammatissa”. Perusoikeuskirjan selitysten mukaan tämä määräys innoitti perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdan laadintaa. Ks. Euroopan sosiaalisten oikeuksien komitean ratkaisu 2.7.2013, Fellesforbundet for Sjøfolk (FFFS) v. Norja, kantelu N:o 74/2011, 104 ja 105 kohta.

38 — Unionin tuomioistuin on todennut direktiivin 2000/78 osalta asioissa, jotka koskevat pakollista eläkeikää tai työsopimuksen automaattista päättymistä, että ikään perustuvaa syrjintää koskevaa kieltoa on tulkittava perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdassa tunnustetun työn tekemistä koskevan oikeuden valossa. Ks. esim. tuomio 21.7.2011, Fuchs ja Köhler (C-159/10 ja C-160/10, EU:C:2011:508, 62 kohta) ja tuomio 5.7.2012, Hörnfeldt (C-141/11, EU:C:2012:421, 37 kohta).

b) Välipäätelmä

77. Katson, että kansallisen tuomioistuimen esittämän toisen kysymyksen tarkastelu ei ole tuonut esiin mitään syitä, jotka voisivat vaikuttaa asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan pätevyyteen perusoikeuskirjan 15 artiklan valossa.

B Ilmaisun ”kaupallinen ilmakuljetus” tulkinta

78. Kansallinen tuomioistuin kysyy lisäksi FCL.065 kohdan b alakohdassa olevan ilmaisun ”kaupallinen ilmakuljetus” tulkinnasta. Kansallinen tuomioistuin katsoo, että jos tämän säännöksen pätevyys hyväksytään – kuten olen ehdottanut tehtävän – kansalliseen oikeuteen perustuva Friesin vaatimus riippuisi muun muassa siitä, onko hänellä edelleen lupa suorittaa niin sanottuja siirtolentoja ja/tai voiko hän edelleen toimia kouluttajana ja kokeiden vastaanottajana lentokoneessa huolimatta siitä, että on täyttänyt 65 vuotta.

79. Lufthansa CityLine katsoo, että kun otetaan huomioon lentoliikenteen turvallisuuden sekä ihmishenkien ja ihmisten terveyden suojelun tärkeät tavoitteet, 65 vuotta täyttäneillä henkilöillä ei ole lupaa toimia lentäjänä kaupallisissa lentoyhtiöissä. Tämän näkemyksen mukaan mahdollisuutta suorittaa siirtolentoja ja toimia kouluttajana tai kokeiden vastaanottajana ohjaamossa lennon aikana ei tule antaa 65 vuotta täyttäneille henkilöille.

80. Fries, Italian hallitus ja komissio ovat päinvastaisella kannalla: niiden mukaan siirtolennot – joilla ei kuljeteta matkustajia, rahtia eikä postia – sekä koulutus ja kokeiden vastaanottaminen, joissa yli 65-vuotias lentäjä on koneen ohjaamossa muuna kuin lentävänä miehistön jäsenenä, eivät kuulu FCL.065 kohdan b alakohdassa tarkoitetun ilmaisun ”kaupallinen ilmakuljetus” piiriin, kun otetaan asianmukaisella tavalla huomioon asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevassa FCL.010 kohdassa oleva tämän ilmaisun määritelmä.

81. Olen samaa mieltä. Mielestäni sanamuotoon perustuva, systeeminen sekä teleologinen tulkinta vahvistaa ilmaisun ”kaupallinen ilmakuljetus” jälkimmäisen tulkinnan.

1. Sanamuotoon perustuva tulkinta

82. Ensinnäkin FCL.065 kohdan b alakohdassa säädetään seuraavaa: ”Lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 65 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana.”

83. Jotta voidaan tulkita FCL.065 kohdan b alakohdassa olevaa ilmaisua ”kaupallinen ilmakuljetus”, on välttämätöntä viitata FCL.010 kohdassa olevaan tämän ilmaisun määritelmään. Jälkimmäisessä säännöksessä vahvistetaan määritelmiä, joita sovelletaan koko osaan FCL, johon kumpikin säännös kuuluu.

84. FCL.010 kohdan mukaan kaupallisella ilmakuljetuksella tarkoitetaan ”matkustajien, rahdin tai postin kuljettamista korvausta tai vuokraa vastaan”.

85. Jotta toiminta kuuluisi ”kaupallisen ilmakuljetuksen” piiriin, siinä on oltava mukana kolme osatekijää samanaikaisesti. Ensinnäkin on oltava kuljettamista. Toiseksi kuljetettavina on joko matkustajia, rahtia tai postia. Kolmanneksi on oltava korvaus tai vuokra.

86. *Siirtolentojen*³⁹ tapauksessa toinen osatekijä eli matkustajat, rahti tai posti puuttuu, vaikka kenties voidaankin sanoa, että kyse on kuljettamisesta, koska ilma-alusta siirretään. Kyseessä voi olla lentokoneen muttei matkustajien, rahdin tai postin kuljettaminen. Sanojen luonnollisen merkitysten perusteella ehdotus, jonka mukaan siirtolennolla tyhjä lentokone itsessään on ”rahtia”, poikkeaa mielestäni huomattavasti säännöksen sanamuodosta.⁴⁰

87. *Koulutus- ja tarkastustoiminnan* tapauksessa puuttuvat sekä ensimmäinen että toinen osatekijä. Vaikka tässä toiminnassa henkilöitä voidaan ”siirrellä”, kyseessä ei ole kuljettaminen siinä mielessä että henkilöiden siirtäminen paikasta A paikkaan B olisi toiminnan päätarkoitus.⁴¹

88. Korvaus on ainoa osatekijä, joka voi olla mukana kummassakin, riippuen tapauskohtaisesta tai muunlaisesta järjestelystä. Tämä ei kuitenkaan riitä tuomaan tätä toimintaa kaupallisen ilmakuljetuksen määritelmän piiriin.

2. *Systeeminen tulkinta*

89. Systeemisestä näkökulmasta, kun otetaan huomioon asetuksen N:o 1178/2011 muut säännökset, on todettava, että FCL.065 kohdan b alakohta ei vaikuta lupakirjojen pätevyyteen. Kyseisellä säännöksellä ainoastaan rajoitetaan lupakirjoihin liittyviä oikeuksia siltä osin, että niihin sovelletaan erityistä rajoitusta, joka koskee toimimista kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana. Kuten Fries on esittänyt, lupakirjojen voimassaolon peruuttamista tai keskeyttämistä säännellään erikseen, asetuksen FCL.070 kohdassa. Kuten Italian hallitus huomauttaa, on myös syytä huomata, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä IV olevaan MED.B.010 kohtaan sisältyy erityinen sääntö luokan 1 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämistä koskevista lääketieteellisistä vaatimuksista, joiden mukaan ”laajempi sydämen ja verisuoniston arviointi on tehtävä ensimmäisessä todistuksen voimassaolon jatkamiseen tai uusimiseen liittyvässä tarkastuksessa 65 ikävuoden jälkeen ja sen jälkeen neljän vuoden välein”.

90. Tämän vuoksi on selvää, että FCL.065 kohdan b alakohdalla ei ole tarkoitus olla siinä nimenomaisesti säädetyn poissulkemisen lisäksi sen laajempia vaikutuksia ja seurauksia.

91. Lisäksi edellä olevia päätelmiä tukee laajempi systeeminen tulkinta komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 perusteella.

92. Lufthansa CityLinen perustelut näyttävät nojautuvan olettamukseen, jonka mukaan *kaikki* lentäjien toiminta kaupallisessa lentoyhtiössä muodostaa kaupallisen ilmakuljetuksen. Tämä perustelu voidaan kuitenkin hylätä helposti – kuten Italian hallitus aivan oikein esittää – turvautumalla asetukseen N:o 965/2012, joka on myös annettu asetuksen N:o 216/2008 perusteella.

39 — Kansallinen tuomioistuin esittää kysymyksen ilmaisusta ”Leerflüge” (sananmukaisesti ”tyhjät lennot”). Pääasian asianosaisten huomautuksissa käytetään ilmaisua ”Leer- und Überführungsflügen”, joka vastaa siirtolentoja. Siirtolennon voidaan katsoa tarkoittavan ”lentoa lentokoneen palauttamiseksi huoltopaikkaan, lentokoneen toimittamiseksi paikasta toiseen taikka lentokoneen siirtämiseksi huoltopaikkaan ja huoltopaikasta” (”a flight for the purpose of returning an aircraft to base, delivering an aircraft from one location to another, or moving an aircraft to and from a maintenance base”). Crane, D., *Dictionary of Aeronautical Terms*, viides painos, Aviation Supplies & Academics, Newcastle, Washington, 2015, s. 210.

40 — (Osiin purettu tai kokonainen) lentokone tai sen osat voidaan tietenkin kuljettaa tavanomaisena rahtina toisen lentokoneen ruumassa.

41 — Ks. analogisesti tuomio 28.7.2016, Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:615, 36 kohta) ja ratkaisuehdotus Robert Fuchs (C-80/15, EU:C:2016:104, 42 kohta).

93. Asetuksen N:o 965/2012 2 artiklan 1 kohdassa määritellään käsite ”kaupallinen ilmakuljetus” pohjimmiltaan samalla tavoin kuin FCL.010 kohdassa. Asetuksen N:o 965/2012 liitteessä III olevan ORO.AOC.125 kohdan⁴² mukaan lentotoimintaluvan haltija voi harjoittaa muuta kuin kaupallista lentotoimintaa ilma-aluksella, jota muutoin käytetään kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa kyseisessä säännöksessä lueteltujen edellytysten mukaisesti.

94. Viimeksi mainittu seikka on merkittävä. Siinä vahvistetaan tavallisesti kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivien lentotoiminnan harjoittajien osallistuminen muuhun toimintaan, jota käsiteltävänä oleva ikäraja ei koske.

3. *Teleologinen tulkinta*

95. Kuten Lufthansa CityLine on esittänyt, käsiteltävänä olevan säännön tavoitteena on luoda korkea ja yhtenäinen turvallisuuden taso ilmailun alalla. Tähän tavoitteeseen pyritään asetuksella N:o 1178/2011 ja asetuksella N:o 216/2008 suhteellisuusperiaatetta noudattaen.

96. On kuitenkin nimenomaan suhteellisuusperiaatteen mukaista, että ikärajaa on sovellettu ainoastaan kaupalliseen ilmakuljetustoimintaan, josta aiheutuu suuremmat riskit ja joka voi johtaa tuhoisampiin seurauksiin. Unionin päätöksentekijä ei ole poikennut turvallisuustavoitteesta jättäessään kyseisen ikärajan yleisesti soveltamatta ilma-alusten ohjaamisen ulkopuoliseen toimintaan kaupallisessa ilmakuljetuksessa. Muuta toimintaa, jota ei koske kaupalliseen ilmakuljetukseen liittyvä suuri riski, koskevia sääntöjä, joiden mukaan lääketieteelliset kelpoisuustodistukset on uusittava kuuden kuukauden välein henkilön täytettyä 60 vuotta,⁴³ on pidetty riittävänä takeena.

97. Tältä osin, kuten Fries katsoo ja kansallinen tuomioistuin ottaa huomioon kolmannessa kysymyksessään, toimiessaan kouluttajana ja/tai kokeiden vastaanottajana lentäjä ei aktiivisesti ohjaa ilma-alusta. Hän on ainoastaan läsnä ohjaamossa muuna kuin lentävänä miehistön jäsenenä. Näin ollen hän ei ohjaa ilma-alusta eikä hänen toimintansa vaikuta suoraan lennon turvallisuuteen.

98. Kuten Fries on lisäksi aivan oikein esittänyt, ikärajalla rajoitetaan sekä syrjimättömyysperiaatetta että oikeutta harjoittaa ammattia vapaasti. Koska se merkitsee itsessään poikkeusta, joka koskee ilma-aluksen ohjaamista, sekä rajoitusta perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdassa tunnustettuun oikeuteen, sitä ei pidä tulkita laajasti. Näin ollen ei ole pätevää syytä laajentaa sääntöä – sen sanamuotoa koskevista ja systeemisistä piirteistä huolimatta – sillä nimenomaisesti säännellyn toiminnan ulkopuolelle.

42 — ORO.AOC.125 kohta: ”Lentotoimintaluvan haltijan toimintaehtoihin merkityn ilma-aluksen muu kuin kaupallinen toiminta a) Lentotoimintaluvan haltija voi harjoittaa muuta kuin kaupallista lentotoimintaa sen lentotoimintaluvan toimintaehtoihin merkityllä ilma-aluksella, jota muutoin käytetään kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa, jos lentotoiminnan harjoittaja 1) kuvailee tällaisen toiminnan yksityiskohtaisesti toimintakäsikirjassaan, mukaan lukien i) sovellettavien vaatimusten yksilöinti; ii) kaupallisessa ja muussa kuin kaupallisessa lentotoiminnassa käytettävien toimintamenetelmien erojen selvä yksilöinti; iii) keinot, joilla varmistetaan, että kaikki toimintaan osallistuvat henkilöstön jäsenet tuntevat siihen liittyvät menetelmät; 2) esittää a alakohdan 1 alakohdan ii alakohdassa tarkoitetut toimintamenetelmien yksilöidyt erot toimivaltaiselle viranomaiselle ennakko hyväksyntää varten. b) Edellä a alakohdassa tarkoitettua lentotoimintaa harjoittavan lentotoimintaluvan haltijan ei tarvitse toimittaa ilmoitusta tämän osan mukaisesti.”

43 — Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä IV olevan MED.A.045 kohdan a alakohdan 2 alakohdan ii alakohdassa lyhennetään luokan 1 lääketieteellisten kelpoisuustodistusten voimassaoloaika kuuteen kuukauteen 60 vuotta täyttäneiden osalta. Samassa liitteessä olevan MED.A.030 kohdan f alakohdan mukaan ”ansiolentäjän lupakirjan, usean ohjaajan miehistölupakirjan tai liikennelentäjän lupakirjan hakijoilla ja haltijoilla on oltava luokan 1 lääketieteellinen kelpoisuustodistus”.

4. Välipäätelmä

99. Lyhyesti sanottuna kolmanteen kysymykseen on mielestäni vastattava siten, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa tarkoitettua ilmaisua ”kaupallinen ilmakuljetus” on tulkittava mainitun liitteen FCL.010 kohdassa säädetyn määritelmän mukaisesti siten, että se ei käsitä lentoyhtiön suorittamia niin sanottuja siirtolentoja, joilla ei kuljeteta matkustajia, rahtia eikä postia, eikä sellaista koulutusta ja kokeiden vastaanottamista, joissa yli 65-vuotias lentäjä on koneen ohjaamossa muuna kuin lentävänä miehistön jäsenenä.

V Ratkaisuehdotus

100. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Bundesarbeitsgerichtin esittämiin kysymyksiin seuraavasti:

- Kansallisen tuomioistuimen ensimmäisen ja toisen kysymyksen tarkastelu ei ole tuonut esiin mitään syitä, jotka voisivat vaikuttaa siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla 3.11.2011 annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdan pätevyyteen perusoikeuskirjan 15 artiklan 1 kohdan ja 21 artiklan 1 kohdan valossa.
- Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan b alakohdassa tarkoitettua ilmaisua ”kaupallinen ilmakuljetus” on tulkittava mainitun liitteen FCL.010 kohdassa säädetyn määritelmän mukaisesti siten, että se ei käsitä lentoyhtiön suorittamia niin sanottuja siirtolentoja, joilla ei kuljeteta matkustajia, rahtia eikä postia, eikä sellaista koulutusta ja kokeiden vastaanottamista, joissa yli 65-vuotias lentäjä on koneen ohjaamossa muuna kuin lentävänä miehistön jäsenenä.