



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA MIHALA BOBEKA [MICHAL BOBEK]
SECINĀJUMI,
sniegti 2017. gada 21. martā¹

Lieta C-190/16

Werner Fries
pret
Lufthansa CityLine GmbH

(Bundesarbeitsgericht (Federālā Darba lietu tiesa, Vācija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Transporta politika — Gaisa pārvadājumi — Komisijas Regula Nr. 1178/2011 — Komisijas Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta spēkā esamība — Eiropas Savienības pamattiesību hartas (“Harta”) 15. panta 1. punkts un 21. panta 1 punkts — Brīvība izvēlēties profesiju un tiesības strādāt — Vienlīdzīga attieksme, pamatojoties uz vecumu — 65 gadu vecuma ierobežojums pilotiem, kas veic komerciālus gaisa pārvadājumus — Aviācijas drošība — “Komerציālu gaisa pārvadājumu” definīcija — Pārtransportēšanas lidojumi un apmācību un eksaminācijas darbība

I. Ievads

1. *W. Fries* strādāja par pilotu aviosabiedrībā *Lufthansa CityLine GmbH* (turpmāk tekstā – “*Lufthansa CityLine*”). Kad viņam apritēja 65 gadi, aviosabiedrība atteicās turpināt ar viņu darba tiesiskās attiecības, lai gan saskaņā ar piemērojamo koplīgumu līgums būtu spēkā vēl divus mēnešus. Aviosabiedrība uzskatīja, ka darba tiesiskās attiecības nevar turpināties, jo saskaņā ar ES tiesību aktiem pilota apliecības turētāji, kas ir sasnieguši 65 gadu vecumu, nevar veikt lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā. Tomēr *W. Fries* apgalvo, ka viņa darba tiesiskās attiecības ar *Lufthansa CityLine* varētu turpināties atlikušos divus mēnešus līdz pensionēšanās vecuma sasniegšanai. Šajā laikposmā viņš būtu varējis strādāt par instruktoru, eksaminētāju un pilotu pārtransportēšanas lidojumos.

2. Šajā kontekstā iesniedzējtiesa, pirmkārt, apšaubā, vai ir spēkā ES tiesību akta noteikums, kurā ir noteikts vecuma ierobežojums, proti, Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts (turpmāk tekstā – “FCL.065. punkta b) apakšpunkts”)², ņemot vērā diskriminācijas vecuma dēļ aizliegumu (Hartas 21. panta 1. punkts) un tiesības strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā vai akceptētā profesijā (Hartas 15. panta 1. punkts). Otrkārt, ja šis noteikums būtu uzskatāms par spēkā esošu, iesniedzējtiesa uzdod jautājumu par jēdziena “komerciāli gaisa pārvadājumi” interpretāciju. Precīzāk, tā vēlas zināt, vai šis jēdziens ietver mācību un eksaminācijas lidojumus un pārtransportēšanas lidojumus.

1 — Oriģinālvaloda – angļu.

2 — 2011. gada 3. novembra Regula, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV 2011, L 311, 1. lpp.), ar grozījumiem, kas izdarīti ar Komisijas 2012. gada 30. marta Regulu (ES) Nr. 290/2012 (OV 2012, L 100, 1. lpp.).

II. Atbilstošās tiesību normas

A. Regula Nr. 216/2008

3. Ar Regulu Nr. 1178/2011, kas tiek aplūkota šajā lietā, tiek īstenota Regula (EK) Nr. 216/2008³. Pēdējās minētās regulas 1., 3., 4., 7. un 8. apsvērums ir formulēti šādi:

“(1) Civilajā aviācijā vienmēr būtu jānodrošina augsts un vienāds Eiropas pilsoņu aizsardzības līmenis, pieņemot kopīgus drošības noteikumus un veicot pasākumus, kas nodrošina Kopienas ražojumu, personu un organizāciju atbilstību minētajiem noteikumiem un noteikumiem, kas pieņemti, lai aizsargātu vidi. Iekšējā tirgū tam būtu jāveicina brīva preču, personu un organizāciju aprīte.

[..]

(3) Čikāgas konvencija jau paredz minimālos standartus, lai nodrošinātu civilās aviācijas drošību un ar to saistītu vides aizsardzību. Ar Kopienas pamatprasībām un noteikumiem, kas pieņemti to īstenošanai, būtu jāpanāk, lai dalībvalstis izpildītu saistības, kas izriet no Čikāgas konvencijas, tostarp attiecībā uz trešām valstīm.

(4) Kopienai vajadzētu noteikt aeronavigācijas ražojumiem, daļām un ierīcēm, gaisa kuģa ekspluatācijā iesaistītajām personām un organizācijām, kā arī personām un ražojumiem, kas saistīti ar pilotu apmācību un veselības pārbaudēm, piemērojamās galvenās prasības saskaņā ar Čikāgas konvencijas standartiem un tās atzīto praksi. Komisija būtu jāpilsonvaro izstrādāt vajadzīgos īstenošanas noteikumus.

[..]

(7) Aeronavigācijas ražojumiem, daļām un ierīcēm, ekspluatantiem, kas iesaistīti aviācijas komercpārvaldījumos, kā arī pilotiem un personām, ražojumiem un organizācijām, kas iesaistītas mācībās un veselības pārbaudēs, vajadzētu būt sertifikātam vai apliecībai, ja tie atzīti par atbilstīgiem pamatprasībām, kas jāparedz Kopienai saskaņā ar Čikāgas konvencijā paredzētajiem standartiem. Komisija būtu jāpilsonvaro izstrādāt vajadzīgos īstenošanas noteikumus to nosacījumu izveidei, kurus piemēro sertifikātu izsniegšanai vai to aizstāšanai ar deklarāciju par spējām, ņemot vērā riskus, kas saistīti ar dažādiem ekspluatācijas tipiem, piemēram, dažiem aviācijas darbu veidiem un vietējiem lidojumiem ar maziem gaisa kuģiem.

(8) Darbībā, kas nav komercekspluatācija, ekspluatācijas un licencēšanas noteikumiem vajadzētu būt pielāgotiem gaisa kuģa sarežģītībai, un būtu jānosaka attiecīga definīcija.”

4. Regulas (EK) Nr. 216/2008 2. panta 1. punktā ir noteikts, ka “šīs regulas galvenais mērķis ir panākt un saglabāt vienādi augstu civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni Eiropā”.

3 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV 2008, L 79, 1. lpp.), kas grozīta ar Komisijas 2009. gada 30. jūlija Regulu (EK) Nr. 690/2009 (OV 2009, L 199, 6. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (OV 2009, L 309, 51. lpp.) un Komisijas 2013. gada 8. janvāra Regulu (ES) Nr. 6/2013 (OV 2013, L 4, 34. lpp.).

B. Regula Nr. 1178/2011

5. Regulas Nr. 1178/2011 preambulas 11. apsvēruma ir formulēts šādi:

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

6. Regulas Nr. 1178/2011 1. panta 1. punktā ir noteikts, ka ar šo regulu nosaka sīkus noteikumus, *inter alia*, “dažādām ar pilota apliecībām saistītām kvalifikācijas atzīmēm, nosacījumus, ar kādiem šīs apliecības izdod, uztur to derīgumu, groza, ierobežo, aptur vai atsauc, apliecību turētāju tiesības un pienākumus, nosacījumus, ar kādiem notiek jau izdoto nacionālo pilota apliecību un nacionālo lidotāja–inženiera apliecību konvertācija par pilota licencēm, kā arī nosacījumus trešo valstu izdoto apliecību pieņemšanai”.

7. Regulas Nr. 1178/2011 3. panta redakcijā, kas ir piemērojama [šīs lietas] faktiem, ir noteikts, ka, “neskarot 7. pantu, Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā un 4. panta 5. punktā minēto gaisa kuģu pilotiem ir jāievēro šīs regulas I pielikumā un IV pielikumā noteiktās tehniskās prasības un administratīvās procedūras”.

8. Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.010. punktā (turpmāk tekstā – “FCL.010. punkts”) ir ietvertas definīcijas, kas ir piemērojamas FCL daļai (gaisa kuģa apkalpes apliecību izsniegšana). Tajā ir noteikts, ka ““komerciāli gaisa pārvadājumi” ir pasažieru, kravas vai pasta pārvadājumi par samaksu vai saskaņā ar nomu”.

9. Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta “Tiesību ierobežojums komerciālo gaisa pārvadājumu pilota apliecību turētājiem, kas vecāki par 60 gadiem” redakcijā, kas ir piemērojama iesniedzējtiesā izskatāmajai lietai⁴, ir noteikts, ka:

“a) 60–64 gadu vecums. Lidmašīnas un helikopteri. Pilota apliecības turētājs, kas sasniedzis 60 gadu vecumu, neveic lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā, izņemot gadījumus, ja:

- 1) viņš ir daudzpilotu apkalpes loceklis; un
- 2) lidojuma apkalpē šāds pilota apliecības turētājs, kas sasniedzis 60 gadu vecumu, ir tikai viens.

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

4 — Šis noteikums ir grozīts ar Komisijas 2015. gada 17. marta Regulu (ES) Nr. 2015/445 (OV 2015, L 74, 1. lpp.). Skat. I pielikuma 1. punktu: “a) 60–64 gadu vecums. Lidmašīnas un helikopteri. Pilota apliecības turētājs, kas sasniedzis 60 gadu vecumu, neveic lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā, izņemot – kā vairāku pilotu lidojuma apkalpes loceklis. b) 65 gadu vecums. Izņemot balona vai planiera pilota apliecības turētājus, pilota apliecības turētājs, kas sasniedzis 65 gadu vecumu, neveic lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā. c) 70 gadu vecums. Balona vai planiera pilota apliecības turētājs, kas sasniedzis 70 gadu vecumu, neveic lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu balona vai planiera pilota statusā”.

III. Fakti, tiesvedība un prejudiciālie jautājumi

10. *W. Fries* ir strādājis aviosabiedrībā *Lufthansa CityLine* kopš 1986. gada. Viņš bija *Embraer* tipa lidmašīnas kapteinis. Viņa pienākumos ietilpa arī citu pilotu apmācība.

11. 2013. gada oktobrī *W. Fries* apritēja pilni 65 gadi. Aviosabiedrība *Lufthansa CityLine* lūdza *W. Fries* līdz 2013. gada 31. oktobrim atdot viņam nodotos darba līdzekļus. Pēc šā datuma viņš vairs nebija nodarbināts aviosabiedrībā *Lufthansa CityLine*. Aviosabiedrība norādīja, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktā noteikto vecuma ierobežojumu *W. Fries* pēc 65 gadu vecuma sasniegšanas vairs nevar strādāt par pilotu.

12. Tomēr starp *Lufthansa CityLine* un *W. Fries* noslēgtā darba līguma termiņam bija jābeidzas 2013. gada 31. decembrī. Iemesls tam bija spēkā esošā koplīguma noteikums, kas nosaka darba līgumu izbeigšanu, tiklīdz ir sasniegts parastais pensionēšanās vecums valsts pensiju apdrošināšanas sistēmā. Šo pensionēšanās vecumu *W. Fries* būtu sasniedzis 65 gadu un divu mēnešu vecumā.

13. Tā rezultātā starp datumu, kad *Lufthansa CityLine* izbeidza darba attiecības ar *W. Fries*, un datumu, kad darba līguma termiņam bija jābeidzas saskaņā ar koplīgumu, ir divu mēnešu starpība.

14. *W. Fries* apgalvo, ka pēc 65 gadu vecuma sasniegšanas viņš būtu varējis izpildīt darba līgumu divus atlikušos mēnešus līdz pensionēšanās vecumam. Atbilstoši viņa apliecināšanai viņš joprojām varēja vadīt lidmašīnu pārtransportēšanas lidojumos un strādāt par instruktoru un eksaminatoru. Strīdīgajā laikposmā *W. Fries* joprojām bija komerciālu pārvadājumu kategorijas lidmašīnu, ieskaitot *Embraer* tipa lidmašīnas, vadišanas apliecība (ATPL), *Type Rating Instructor (TRI)* kvalifikācija, lai apmācītu pilotus *Embraer* tipa lidmašīnās vai simulatoros, *Type Rating Examiner (TRE)* kvalifikācija, lai pieņemtu eksāmenus lidmašīnā un simulatoros apliecību saņemšanai vai pagarināšanai ar *Embraer* tipa lidmašīnu, kā arī *Senior Examiner (SEN)* apliecība, lai pieņemtu *Type Rating Examiners (TREs)* eksāmenu neatkarīgi no lidmašīnas tipa.

15. *W. Fries* tiesā cēla prasību par atlīdzību par 2013. gada novembri un decembri. No Tiesai iesniegtajiem rakstveida apsvērumiem ir acīmredzams, ka pirmās un otrās instances tiesas prasības lielākajā daļā apmierināja.

16. Abas puses ir iesniegušas apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā *Bundesarbeitsgericht* (Federālā Darba lietu tiesa, Vācija). *Lufthansa CityLine* lūdz noraidīt prasību, bet *W. Fries* pieprasa samaksāt visu prasībā norādīto summu.

17. Iesniedzējtiesa paskaidro, ka saskaņā ar valsts tiesību normām⁵, ja pastāv izpildāms darba līgums, darba devējs nav izpildījis savas saistības, ja viņš nepieņem darba izpildi, ko tam pienācīgā kārtā ir piedāvājis darba ņēmējs. Šādā gadījumā darba ņēmējs var pieprasīt nolīgto atlīdzību par pakalpojumiem, kas nav sniegti darba devēja saistību neizpildes dēļ. Taču darba devēja saistību izpildes nokavējums neiestājas, ja darba ņēmējs nav spējīgs izpildīt savus pienākumus. Ja darba ņēmējs pilnībā vai daļēji nespēj izpildīt darba līgumā paredzētos uzdevumus, darba devēja pienākums ir ievērot darba ņēmēja tiesības un intereses saskaņā ar valsts tiesību normām, proti, tam darba ņēmējam jānodrošina citi uzdevumi, ko viņš spēj izpildīt. Ja darba devējs neizpilda šo pienākumu, tam var iestāties atbildība un var tikt pieprasīta zaudējumu atlīdzība.

5 — *Bürgerliches Gesetzbuch (BGB, Vācijas Civillikums)* 241. panta 2. punkts un 293., 297. un 615. pants.

18. Šajos apstākļos *Bundesarbeitsgericht* (Federālā Darba lietu tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts [..] ir saderīgs ar [Hartas] 21. panta 1. punktā noteikto diskriminācijas vecuma dēļ aizliegumu?
- 2) Vai [Regulas Nr. 1178/2011] I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkts ir saderīgs ar [Hartas] 15. panta 1. punktu, atbilstoši kuram ikvienai personai ir tiesības strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā vai akceptētā profesijā?
- 3) Ja atbilde uz pirmo un otro jautājumu ir apstiprinoša:
 - a) Vai jēdziens “komerciāli gaisa pārvadājumi” [Regulas Nr. 1178/2011] I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta vai FCL.010. punktā ietvertās šī jēdziena definīcijas izpratnē attiecas arī uz tādiem t.s. pārtransportēšanas lidojumiem saistībā ar gaisa pārvadājumu uzņēmuma uzņēmējdarbību, kuru gadījumā netiek pārvadāti nedz pasažieri, nedz krava vai pasta sūtījumi?
 - b) Vai jēdziens “komerciāli gaisa pārvadājumi” [Regulas Nr. 1178/2011] I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta vai FCL.010. punktā ietvertās šī jēdziena definīcijas izpratnē attiecas uz mācībām un eksāmenu pieņemšanu, kuru gadījumā par 65 gadiem vecāks pilots kā apkalpes loceklis, kas nevada lidmašīnu, uzturas lidmašīnas pilota kabīnē?”

19. *W. Fries, Lufthansa CityLine*, Itālijas valdība un Eiropas Komisija ir iesnieguši rakstveida apsvērumus šajā lietā.

IV. Vērtējums

20. Šie secinājumi ir strukturēti šādi. Pirmkārt, es izskatišu FCL.065. punkta b) apakšpunkta saderību ar Hartas 21. panta 1. punktu un 15. panta 1. punktu (A daļa). Otrkārt, tā kā es secināju, ka, manuprāt, šis noteikums ir saderīgs ar iepriekš minētajām Hartā nostiprinātajām tiesībām, sniegšu FCL.010. punktā un FCL.065. punkta b) apakšpunktā ietvertā jēdziena “komerciāli gaisa pārvadājumi” interpretāciju (B daļa).

A. FCL.065. punkta b) apakšpunkta saderība ar Hartu

21. Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktā ir noteikts vecuma ierobežojums darbam pilota statusā: tajā ir noteikts, ka pilota apliecības turētājs, kas ir sasniedzis 65 gadu vecumu, neveic lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā. Iesniedzējtiesa lūdz sniegt atbildi uz pirmo un otro jautājumu, vai šāds vecuma ierobežojums ir saderīgs ar Hartu – pirmkārt, ar 21. panta 1. punktā noteikto diskriminācijas vecuma dēļ aizliegumu un, otrkārt, 15. panta 1. punktā nostiprinātajām tiesībām strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā vai akceptētā profesijā. Es izskatišu attiecīgā noteikuma saderīgumu ar abām tiesībām pēc kārtas.

1. Hartas 21. panta 1. punkts

22. Saskaņā ar Hartas 21. panta 1. punktu ir aizliegta jebkāda veida diskriminācija vecuma dēļ. Kā Eiropas Savienības tiesībās iekļautā vispārējā vienlīdzīgas attieksmes principa izpausme, kas nostiprināta Hartas 20. pantā⁶, diskriminācijas aizliegums ietver to, ka: a) pret līdzīgām situācijām nedrīkst attiekties atšķirīgi, b) par sliktu [ar diskriminācijas aizliegumu] aizsargātajai grupai, c) uz kāda [ar diskriminācijas aizliegumu] aizsargātā statusa pamata, d) ja vien šāda attieksme nav objektīvi pamatota ar vispārējas nozīmes mērķiem, ko atzinusi Eiropas Savienība, un ir ievērots samērīguma princips.

a) Atšķirīga attieksme pret līdzīgām situācijām

23. FCL.065. punkta b) apakšpunktā ir atļauta atšķirīga attieksme pret personām, kuras ir līdzīgās situācijās. Lai apliecības turētājs, uz kuru attiecas 65 gadu vecuma ierobežojums, varētu strādāt par komerciālu gaisa pārvadājumu lidmašīnas pilotu, viņam noteikti ir vairāk līdzību nekā atšķirību, salīdzinot ar jaunāku pilotu, kuram ir apliecība tādas pašas darbības veikšanai⁷. Uz abiem attiecas viens un tas pats normatīvais režīms, atbilstoši kuram būtībā abi veic vienādu darbu.

b) Par sliktu aizsargātajai grupai

24. Attieksme pret 65 gadu vecumu sasniegušiem pilotiem, kuriem nav atļauts veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā, ir nelabvēlīgāka viņu vecuma dēļ⁸. Viņiem nav atļauts veikt noteikta veida darbību.

c) Uz aizsargātā statusa pamata

25. FCL.065. punkta b) apakšpunktā noteiktajam ierobežojumam vienīgais kritērijs ir vecums, kas ir viens no Hartas 21. panta 1. punktā skaidri norādītajiem “iespējamajiem diskriminācijas pamatiem”.

d) Pamatojums

26. Tomēr diskriminācijas aizliegums vecuma dēļ Hartas 21. panta 1. punktā nav absolūts. Ierobežojumi ir atļauti atbilstoši Hartas 52. panta 1. punktā noteiktajām prasībām.

27. Lai piedāvātu iespējamo pamatojumu atšķirīgai attieksmei šajā gadījumā, Komisija apgalvoja, ka pēc analogijas varētu tikt izmantoti Direktīvā 2000/78/EK atļautie izņēmumi no vienlīdzīgas attieksmes principa⁹. Komisija uzskata, ka attiecīgā prasība attiecībā uz vecumu ir “vajadzīga sabiedrības drošībai” saskaņā ar Direktīvas 2000/78 2. panta 5. punktu. Turklāt Komisija apgalvo, ka uz attiecīgo vecuma ierobežojumu attiecas šīs direktīvas 4. panta 1. punkts, jo ierobežojums ir saistīts ar “īstu un izšķirīgu prasību attiecībā uz profesiju” profesionāliem pilotiem un ir samērīgs ar leģitīmajiem mērķiem.

28. Netiek apstrīdēts, ka Direktīva 2000/78 nav piemērojama šajā gadījumā. Diskusija ir par Eiropas Savienības sekundāro tiesību normu spēkā esamību, ņemot vērā primāro tiesību normu – Hartu.

6 — Šajā ziņā skat. spriedumus, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350, 43. punkts), un 2015. gada 29. aprīlis, *Léger* (C-528/13, EU:C:2015:288, 48. punkts), kā arī tajos minēto judikatūru.

7 — Šajā ziņā skat. spriedumu, 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c. (C-447/09, EU:C:2011:573, 44. punkts).

8 — Pēc analogijas skat. spriedumu, 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c. (C-447/09, EU:C:2011:573, 44. punkts).

9 — Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīva, ar ko nosaka kopēju sistēmu vienlīdzīgai attieksmei pret nodarbinātību un profesiju (OV 2000, L 303, 16. lpp.).

29. Direktīva ir nediskriminācijas principa konkrēta izpausme nodarbinātības un profesijas jomā. Tādā veidā analītiskā sistēma saskaņā ar Hartas 21. panta 1. punktu noteikti ir līdzīga. Šī iemesla dēļ saskaņā ar direktīvu izstrādātās kategorijas un interpretācija var būt iedvesmas avots, lai precizētu Hartas 21. panta 1. punkta saturu. It īpaši divi direktīvas noteikumi, uz kuriem balstījās Komisija, liecina par Eiropas likumdevēja mēģinājumu panākt kompromisu starp konkurējošām interesēm, atzīstot pamatojumu valsts tiesību normām, kas pieļauj atšķirīgu attieksmi tieši vecuma dēļ¹⁰. Visbeidzot, direktīvas pienācīgu ņemšanu vērā pamato saskaņotas pieejas nepieciešamība Eiropas Savienības un valsts tiesību aktu izskatīšanai tiesā nediskriminācijas vecuma dēļ nodarbinātības jomā.

30. Šajā kontekstā jēdziens “īsta un izšķirīga prasība attiecībā uz profesiju”, ko atbalsta Komisija, pamatojoties uz Direktīvu 2000/78, ir konkrēts iespējama pamats nevienādi attieksmei nodarbinātības jomā, kas ir vienlīdz piemērojama Hartas 21. panta 1. punkta ietvaros. Tiesa ir norādījusi, ka atšķirīga attieksme vecuma, dzimuma vai invaliditātes dēļ neveido Hartas 21. panta 1. punkta pārkāpumu, ja “attiecīgo profesionālo darbību būtības dēļ vai tajā sakarā, kurā tās veic, no šādas īpašības izriet īsta un izšķirīga prasība attiecībā uz profesiju ar noteikumu, ka mērķis ir likumīgs un prasība ir samērīga”¹¹. Īsta un izšķirīga prasība attiecībā uz profesiju *per se* nav “iespējama” pamats – vecums – atšķirīgai attieksmei, bet gan ar to saistīta īpašība¹². Šajā lietā ar vecumu saistītā īpašība nozīmē konkrētas fiziskās spējas, kas līdz ar vecumu samazinās¹³. Tiesa to jau ir atzinusi par “īstu un izšķirīgu prasību attiecībā uz profesiju”, lai varētu strādāt par aviosabiedrības pilotu¹⁴. Lai veidotu pieļaujamu Hartas 21. panta 1. punktā nostiprinātā nediskriminācijas principa ierobežojumu, šai prasībai ir jābūt likumīgam mērķim un tai ir jābūt samērīgai¹⁵.

31. Novērtējums, vai izskatāmā tiesību norma var tikt pamatota kā īsta un izšķirīga prasība attiecībā uz profesiju, efektīvi saskan ar ierobežojuma prasībām Hartas 52. panta 1. punktā, kas galu galā skaidri pamato pieļaujamo Hartas 21. panta 1. punktā nostiprināto tiesību ierobežojumu pārbaudi.

32. Hartas 52. panta 1. punktā ir pieļauti ierobežojumi, ja tie ir noteikti tiesību aktos, tajos ir respektēta attiecīgo tiesību būtība un, ievērojot samērīguma principu, tie ir nepieciešami un patiešām atbilst vispārējas nozīmes mērķiem, ko atzinusi Savienība, vai vajadzībai aizsargāt citu personu tiesības un brīvības¹⁶.

33. Netiek apstrīdēts, ka vecuma ierobežojums šajā gadījumā ir *noteikts ar tiesību aktu* – tas ir skaidri formulēts Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktā. Turklāt nevar apgalvot, ka aplūkojamais vecuma ierobežojums apdraud nediskriminācijas principa *būtisko saturu*, jo tam ir ierobežota piemērojamība¹⁷.

34. Tādēļ man tagad ir jānoskaidro, vai vecuma ierobežojumam 1) ir likumīgs mērķis un 2) vai tas atbilst samērīguma prasībai.

10 — Šajā ziņā skat. spriedumu, 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c. (C-447/09, EU:C:2011:573, 55. punkts).

11 — Spriedums, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350, 49. punkts).

12 — Šajā ziņā attiecībā uz Direktīvas 2000/78 4. panta 1. punktu skat. spriedumus, 2010. gada 12. janvāris, *Wolf* (C-229/08, EU:C:2010:3, 35. punkts); 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c. (C-447/09, EU:C:2011:573, 66. punkts), un 2014. gada 13. novembris, *Vital Pérez* (C-416/13, EU:C:2014:2371, 36. punkts).

13 — Skat. spriedumus, 2010. gada 12. janvāris, *Wolf* (C-229/08, EU:C:2010:3, 41. punkts); 2014. gada 13. novembris, *Vital Pérez* (C-416/13, EU:C:2014:2371, 37. punkts), un 2016. gada 15. novembris, *Salaberria Sorondo* (C-258/15, EU:C:2016:873, 34. punkts).

14 — Skat. spriedumu, 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c. (C-447/09, EU:C:2011:573, 67. punkts).

15 — Spriedums, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350, 49. punkts).

16 — Skat., piemēram, spriedumus, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350, 42. punkts); 2015. gada 29. aprīlis, *Léger* (C-528/13, EU:C:2015:288, 51. un 52. punkts), un 2016. gada 15. februāris, *N.* (C-601/15 PPU, EU:C:2016:84, 50. punkts).

17 — Šajā ziņā skat. spriedumu, 2015. gada 29. aprīlis, *Léger* (C-528/13, EU:C:2015:288, 54. punkts).

1) *Likumīgs mērķis*

35. Komisija, Itālijas valdība un *Lufthansa CityLine* šajā lietā apgalvo, ka aplūkojamās tiesību normas mērķis ir panākt un saglabāt vienādi augstu civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni Eiropā. Šis mērķis, kā apgalvo *Lufthansa CityLine*, ir saistīts arī ar cilvēku dzīvības un veselības aizsardzību.

36. Mērķis panākt un saglabāt vienādi augstu civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni Savienībā ir skaidri formulēts preambulas 1. apsvērumā un 2. panta 1. punktā Regulā Nr. 216/2008, kas veido juridisko pamatu Regulai Nr. 1178/2011. Arī pēdējās minētās regulas preambulas 1. un 11. apsvērumā ir atkārtots šis pats mērķis.

37. Man nav šaubu, ka gaisa satiksmes drošība, tāpat kā drošība citās transporta nozarēs¹⁸, ir vispārējas nozīmes mērķis, ko ir atzinusi Savienība¹⁹.

2) *Samērīgums*

38. Tagad ir jānovērtē, vai aplūkojamā tiesību norma patiešām atbilst mērķim panākt gaisa satiksmes drošību, vai ir nepieciešams sasniegt šo mērķi un vai radītais neizdevīgais stāvoklis nav nesamērīgs ar izvirzītajiem mērķiem.

39. Itālijas valdība un *Lufthansa CityLine* uzskata, ka vecuma kritērijs 65 gadi ir atbilstošs un nepieciešams izvirzītajam mērķim. *W. Fries* atzīst, ka vecuma ierobežojums ir atbilstošs, lai sasniegtu mērķi panākt un saglabāt vienādi augstu civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni, jo pieredze liecina, ka fiziskās un garīgās spējas samazinās līdz ar vecumu. Tomēr viņš uzskata, ka 65 gadu vecuma ierobežojums nav vajadzīgs.

i) Piemērotība

40. Pēc manām domām, nav šaubu, ka būtībā attiecīgais vecuma ierobežojums ir piemērots izvirzītā mērķa sasniegšanai. Kā Tiesa ir atzinusi lietā *Prigge*, ir būtiski, lai komerciālu gaisa pārvadājumu lidmašīnas pilotam būtu noteiktas fiziskās spējas²⁰. Dažas no šīm spējām nenovēršami laika gaitā samazinās.

41. Tādēļ vecuma ierobežojums 65 gadi šķiet piemērota tiesību norma, lai sasniegtu mērķi panākt augstu gaisa satiksmes drošības līmeni²¹.

42. Tomēr *W. Fries* apšaubā attiecīgā noteikuma iekšējo atbilstību šajā lietā, atsaucoties uz Tiesas spriedumu lietā *Petersen*²². Viņš apgalvo, ka 65 gadu vecuma ierobežojuma mērķis ne vienmēr ir panākt gaisa pārvadājumu drošību, jo tas neattiecas uz nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem, kur arī pastāv bažas par drošības riskiem.

43. Šim viedoklim es nepiekrītu. Ar to, ka attiecīgais vecuma ierobežojums attiecas tikai uz pilotiem, kuri veic komerciālus gaisa pārvadājumus, nebūt neietekmējot noteikuma atbilstību, lai sasniegtu iespējamo likumīgo mērķi, faktiski tiek apstiprināts šis tiesību normas samērīgais raksturs.

18 — Attiecībā uz ceļu satiksmes drošību skat., piemēram, spriedumu, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350, 51. punkts un tajā plaši citētā judikatūra).

19 — Šajā ziņā skat. spriedumu, 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c. (C-447/09, EU:C:2011:573, 68. un 69. punkts).

20 — Spriedums, 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c. (C-447/09, EU:C:2011:573, 67. punkts).

21 — Šajā ziņā Tiesa savā 2011. gada 13. septembra spriedumā *Prigge* u.c. (C-447/09, EU:C:2011:573, 67. punkts) nosprieda, ka īpašu ar vecumu saistītu fizisko spēju esamību var uzskatīt par "īstu un izšķirīgu prasību attiecībā uz profesiju", jo "avioliniju pilotu gadījumā ir svarīgi, lai viņiem it īpaši būtu īpašas fiziskās spējas, jo fiziskām nepilnībām šajā profesijā varētu būt nopietnas sekas. Nav arī šaubu, ka šīs spējas ar vecumu samazinās".

22 — Spriedums, 2010. gada 12. janvāris, *Petersen* (C-341/08, EU:C:2010:4).

44. Ir acīmredzams, ka aviācijas jomā dažādu veidu lidojumiem, pamatojoties uz risku hierarhiju, kur komerciālie gaisa pārvadājumi ierindojas augstākā līmenī, tiek piemēroti atšķirīgi noteikumi attiecībā uz atšķirīgiem nepieciešamās drošības līmeņiem.

45. Nosakot vecuma ierobežojumu tikai komerciāliem gaisa pārvadājumiem, Regulā Nr. 1178/2011, piemērojot stingrākus standartus, ņemot vērā augstākus riskus, kas ir saistīti ar cilvēku skaitu un ietekmēto gaisa drošības interešu svarīgumu, ir iekļauts kompromisa risinājums²³.

ii) Nepieciešamība

46. Tomēr *W. Fries* apgalvo, ka vecuma ierobežojums, kas viņam tika piemērots, pārsniedz to, kas ir nepieciešams. Viņš izvirza divus argumentus.

47. Kā pirmo argumentu *W. Fries* izvirza tādu zinātnisku pierādījumu neesamību, ka piloti, kas sasnieguši 65 gadu vecumu, neatbilst komerciālu gaisa pārvadājumu veikšanas prasībām. Kā piemēru viņš norāda uz dažām valstīm ārpus Eiropas Savienības, kurās nav šāda vecuma ierobežojuma.

48. Otrkārt, *W. Fries* norāda, ka veselība un spējas pēc sava rakstura ir individuālas un specifiskas katram pilotam. Tādēļ to novērtēšanai būtu nepieciešama individuāla pieeja. Pieņemums par fizisko spēju pasliktināšanos nevar tikt attiecināts vispārīgi uz visiem cilvēkiem. Tādēļ vecums nevarētu būt atsevišķs kritērijs. Mazāk stingrā tiesību normā varētu tikt ņemtas vērā cilvēka spējas individuālā līmenī. *W. Fries* uzsver, ka šādas spējas ir iespējams noteikt, izmantojot medicīniskās pārbaudes. Viņš norāda, ka apliecības turētājiem, kuri ir vecāki par 60 gadiem, nepieciešamo veselības apliecību derīguma termiņš saskaņā ar Regulas Nr. 1178/2011 IV pielikuma MED.A.045. punkta a) apakšpunkta 2. daļas ii) iedaļu ir samazināts līdz sešiem mēnešiem. Turklāt viņš atzīmē, ka pilotiem joprojām ir jāpabeidz periodiska apmācība un jānokārto kvalifikācijas pārbaudes, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 965/2012 ORO.FC.230. punktā²⁴.

49. Manuprāt, *W. Fries* izvirzītie argumenti nevar tikt atbalstīti. Es analizēju abus argumentus pēc kārtas.

– 65 gadu vecuma ierobežojuma noteikšana

50. Tas, ka fiziskās spējas ar vecumu parasti samazinās, ir neapstrīdams fakts. Varētu diskutēt par to, kur tieši novilkt robežu. Tādēļ ir taisnība, kā apgalvo *W. Fries*, ka varētu būt medicīniska nenoteiktība attiecībā uz to, kā noteikt precīzu vecuma ierobežojumu, pēc kura sasniegšanas vairs nevar tikt izdarīts pieņemums par atbilstošu veselības stāvokli²⁵.

51. Tomēr lēmums noteikt vecuma ierobežojumu un šī ierobežojuma precīza noteikšana ir saistīti ar sarežģītiem medicīniska un tehniska rakstura vērtējumiem. Tas Eiropas likumdevējam nodrošina plašu rīcības brīvību, nosakot šādas robežas²⁶.

23 — Atšķirīgi noteikumi attiecībā uz nekomerciāliem un komerciāliem lidojumiem ir iekļauti, *inter alia*, Regulā Nr. 216/2008, Regulā Nr. 1178/2011 un Regulā Nr. 695/2012. Skat. Regulas Nr. 216/2008 preambulas 7. un 8. apsvērumu, kas ir minēti šo secinājumu 3. punktā. Skat. arī Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) paskaidrojumus par dažādiem lidojumu veidiem: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/operations-general-aviation#group-easa-related-content>.

24 — Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Regulai Nr. 216/2008 (OV 2012, L 296, 1. lpp.).

25 — Noteiktas vecuma robežas noteikšana ir bijusi un turpina būt plašu diskusiju priekšmets. Skat., piemēram, dokumentu AN-WP/7982 "Appendix C – Upper age limits for flight crew members", ICAO, 2006, kurā ir apkopoti valstu un dažādu apvienību atšķirīgie viedokļi par 60 gadu vecuma ierobežojuma noteikumu, pirms ICAO 2006. gadā palielināja vecuma ierobežojumu līdz 65 gadiem. Skat. arī Aerospace Medical Association, Aviation Safety Committee, Civil Aviation Safety Subcommittee, "The age 60 rule", *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, 75. sēj., Nr. 8, 2004, 708. – 715. lpp. Par diskusijām Amerikas Savienotajās Valstīs skat. arī "Report to the Federal Aviation Administration of the Age 60 Aviation Rulemaking Committee", 2006. gada 29. novembris.

26 — Skat. it īpaši spriedumu, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350, 52. un 64. punkts un tajos minētā judikatūra).

52. Pat šādā gadījumā Eiropas Savienības likumdevēja izvēlei ir jābūt pamatotai ar objektīviem kritērijiem un ir jānodrošina, ka tiek ievērotas pamattiesības²⁷. Var uzskatīt, ka starptautiskā līmenī noteikti standarti veido būtisku šāda objektīva kritērija elementu.

53. Vecuma ierobežojums 65 gadi atbilst Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) standartiem, kas izstrādāti saistībā ar Čikāgas konvenciju un kuriem ar Regulu Nr. 216/2008 un Regulu Nr. 1178/2011 ir piešķirta liela nozīme²⁸.

54. It īpaši Čikāgas konvencijas I pielikuma 2.1.10. punktā ir noteikta privilēģiju ierobežošana 60 gadu vecumu sasniegušiem pilotiem un privilēģiju samazināšana 65 gadu vecumu sasniegušiem pilotiem. Minētā pielikuma 2.1.10.1. punktā ir noteikts, ka līgumslēdzējas valstis neļauj, ka pilota apliecības turētāji veic gaisa kuģa komandiera pienākumus starptautiskos gaisa komercpārvadājumos, ja apliecību turētāji ir sasnieguši 60 gadu vecumu, vai 65 gadu vecumu, ja daudzpilotu apkalpē ir pilots, kas jaunāks par 60 gadiem²⁹. Turklāt šī pielikuma 2.1.10.2. punktā ir ietverts ieteikums, saskaņā ar ko līgumslēdzēja valsts, kas ir izdevusi pilota apliecības, neļauj, ka to turētāji veic otrā pilota pienākumus starptautiskos gaisa komercpārvadājumos, ja apliecību turētāji ir sasnieguši 65 gadu vecumu.

55. Pašreizējie vecuma ierobežojumi saskaņā ar Čikāgas konvenciju izriet no grozījuma, ar ko ICAO pēc plašām diskusijām palielināja augšējo vecuma robežu no 60 līdz 65 gadiem³⁰. Vecuma augšējā robeža 65 gadi atspoguļo arī *Joint Aviation Authorities* [Apvienotās aviācijas iestādes] pieņemto noteikumu³¹.

56. Šādi starptautiski standarti ir noderīgs elements, lai novērtētu šajā lietā izskatāmo noteikumu samērīgumu. Tā kā tie ir balstīti uz plašām profesionālām diskusijām un zināšanām, tie veido stabilu pamatu vecuma ierobežojuma pamatošanai, darbojoties kā objektīvas un pamatotas atsaucē lēmumu pieņēmējiem³². Tie liecina par vienprātību un labu praksi tehniskajā jomā, kas ir starptautiska pēc rakstura³³.

57. Fakts, ka vecuma ierobežojumi attiecīgās Eiropas Savienības regulas dažādās redakcijās³⁴ un starptautiskajos standartos ir mainījušies, šo noteikumu nepadara par nesamērīgu vai patvaļīgu. Gluži pretēji, lēmumu pieņēmēju apsveicamie centieni pielāgot noteikumus zināšanu un sociālajai attīstībai, kā arī labākajām starptautiskajām praksēm nevar tikt izmantoti kā arguments, lai mazinātu vecuma ierobežojuma nepieciešamību.

27 — Skat. it īpaši spriedumu, 2014. gada 22. maijs, *Glatzel* (C-356/12, EU:C:2014:350, 53. punkts un tajā minētā judikatūra).

28 — Skat., *inter alia*, Regulas Nr. 216/2008 preambulas 3., 4. un 7. apsvērumu un 2. panta d) punktu un Regulas Nr. 1178/2011 preambulas 11. apsvērumu.

29 — Starptautiskā Civilās aviācijas konvencija, kas parakstīta 1944. gada 7. decembrī, ar vēlāk izdarītiem grozījumiem. Saskaņā ar Čikāgas konvencijas 38. pantu ikviens valsts, kura uzskata, ka jāpieņem noteikumi vai prakse, kas atšķiras no tiem, kuri ir noteikti ar starptautisko standartu, ziņo ICAO par atšķirībām starp savu praksi un to praksi, kas ir noteikta ar starptautisko standartu. Skat., piemēram, Japānas ziņojumu "Relaxation of age limit of pilots engaged in air transport and ensurement of the health management system in airlines", kurā ir paskaidrots lēmums palielināt vecuma ierobežojumu līdz 68 gadiem, dokuments A39-WP277, darba dokuments, ICAO, 29.8.2016.

30 — Čikāgas konvencijas I pielikuma grozījums Nr. 167, ko 2006. gada 10. martā pieņēma ICAO Padome. Attiecībā uz diskusijām par šo grozījumu skat. dokumentu AN-WP/7982, kas minēts 25. zemsvītras piezīmē.

31 — Skat. agrākās *Joint Aviation Requirements (JAR) – Flight Crew Licensing I (JAR-FCL I)* [Vienotās prasības aviācijai – Apkalpes locekļu licencēšana], *Joint Aviation Authorities*, kas grozītas 2006. gada 1. decembrī.

32 — Šajā ziņā skat. Cilvēktiesību komitejas 2003. gada 25. marta Paziņojumu Nr. 983/2001, CCPR/C/77/D/983/2001, 8. punkta 3. apakšpunktu. Lietā, kas attiecās uz Starptautiskā pakta par pilsoņu un politiskajām tiesībām 26. pantu, Komiteja paziņoja, ka tā nevarēja secināt, ka atšķirīga attieksme nebija balstīta uz objektīviem un saprātīgiem apsvērumiem, paturot prātā, ka valsts, lai pamatotu tajā laikā obligāto 60 gadu vecuma ierobežojumu, bija atsaukusies uz toreiz piemērojamo ICAO standartu.

33 — Attiecībā uz minēto starptautisko standartu nozīmīgumu skat. spriedumu, 2011. gada 13. septembris, *Prigge* u.c. (C-447/09, EU:C:2011:573, 73. punkts) un ģenerāladvokāta P. Kruza Viljalona [*P. Cruz Villalón*] secinājumus lietā *Prigge* u.c. (C-447/09, EU:C:2011:321, 66. punkts).

34 — FCL.065. punkts tika grozīts 2015. gadā, skat. 4. zemsvītras piezīmi.

58. Kopumā Eiropas Savienības likumdevēja lēmums noteikt 65 gadu vecuma ierobežojumu ir pilnīgi atbilstošs nozares starptautiskajiem standartiem, turklāt tas ir saprātīgi pielāgots un gadu gaitā attīstās. Lai apstrīdētu šādu standartu, būtu nepieciešama diezgan nopietna lieta, ko pamatotu pārliecinoši pierādījumi, kas šajā lietā nav sniegti.

– *Vecums kā vienīgais kritērijs*

59. Turklāt *W. Fries* apgalvo, ka attiecīgais noteikums balstās uz vecumu kā *vienīgo* kritēriju. Tikai tādēļ, ka cilvēks ir sasniedzis 65 gadu vecums, viņš vairs nevar veikt lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu lidmašīnas pilota statusā. Tomēr tādā gadījumā kā šis, manuprāt, individuālas pieejas trūkums nav neatbilstošs nepieciešamības kritērijam.

60. Eiropas Savienības likumdevējs, nosakot vispārīgu augšējo vecuma robežu konkrētā komerciālo gaisa pārvadājumu jomā, ņemot vērā starptautisko praksi, ir izmantojis regulatīvu pieeju, kas apvieno individuālu pieeju, balstoties uz medicīniskajām un kompetences pārbaudēm (līdz 60 gadu vecumam), un apliecības turētāja privilēģiju pakāpenisku ierobežošanu pēc šā vecuma komerciālajos gaisa pārvadājumos.

61. Manuprāt, šāds režīms atspoguļo leģitīmu regulatīvo izvēli. Pēc noteikta vecuma sasniegšanas, kad medicīniskie riski tiek uzskatīti par lielākiem, likumdevējs individuālu attieksmi ar medicīniskajām un kompetences pārbaudēm papildina ar noteiktiem papildu nosacījumiem 60–64 gadu vecuma grupai un, visbeidzot, tiem, kas ir sasnieguši 65 gadu vecumu – izslēdz iespēju veikt lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā. Tādā veidā noteikumā ir iekļauts samērīgums, pakāpeniski pielāgojot ierobežojumus līdz ar vecuma palielināšanos. Tas ir panākts, nosakot vispārīgu noteikumu, kas darbojas vienādi, pamatojoties uz vispārēju riska novērtējumu, ko savu iespēju robežās veicis Eiropas Savienības lēmuma pieņēmējs, nodrošinot noteikuma paredzamību, izpildāmību un pārvaldāmību gan privātiem dalībniekiem, gan valsts iestādēm.

62. Šeit ir jāuzsver iepriekš minētie paredzamības un izpildāmības elementi. Otrais *W. Fries* arguments attiecībā uz vispārīgo noteikumu un atsevišķa gadījuma mijiedarbību faktiski varētu tikt izmantots universāli, lai apstrīdētu jebkuru vispārēji piemērojamu noteikumu, kas ir saistīts ar vecumu. Tomēr vispārīgi noteikumi, kā norāda to nosaukums, ir radīti, izmantojot *vispārināšanu*. Tie ir pamatoti tiktāl, ciktāl var tikt apgalvots, ka parasti tie ir pareizi piemēroti saprātīgā vairākumā gadījumā. Protams, tas nozīmē, ka šeit varētu būt atsevišķi izņēmumi. Tomēr tas nenozīmē, ka vispārīgs noteikums būtu jāpārskata un jāaizstāj ar individuālu novērtējumu katrā atsevišķā gadījumā. Ja tā būtu, tad nebūtu vispārīgu noteikumu.

– *Samērīgums stricto sensu*

63. Visbeidzot, pienācīgi ņemot vērā nozīmi, kāda ir mērķim panākt augstu gaisa satiksmes drošības līmeni, un tās ietekmi uz citu cilvēku tiesībām, kā arī ar komerciāliem gaisa pārvadājumiem saistītos riskus, šķiet, ka izskatāmais noteikums ir līdzsvarojis 65 gadu vecumu sasniegušu pilotu tiesības un konkrētas gaisa satiksmes drošības prasības. Tādēļ nevar uzskatīt, ka noteikums, kura spēkā esamība ir apstrīdēta šajā lietā, rada nesamērīgi nelabvēlīgu stāvokli personām, kuras ietekmē ar minētajiem mērķiem saistītais vecuma ierobežojums.

e) Starpsecinājums

64. Ņemot vērā iepriekš minēto, ierosinu uz pirmo jautājumu atbildēt, ka *Bundesarbeitsgericht* (Federālā Darba lietu tiesa) pirmā jautājuma izskatīšana nav atklājusi nekādus iemeslus, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta spēkā esamību, ņemot vērā Hartas 21. panta 1. punktu.

2. Hartas 15. panta 1. punkts

a) Analīze

65. Iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot FCL.065. punkta b) apakšpunkta spēkā esamību, ņemot vērā arī Hartas 15. panta 1. punktu.

66. Saskaņā ar Hartas 15. panta 1. punktu “ikvienai personai ir tiesības strādāt un iesaistīties brīvi izraudzītā vai akceptētā profesijā”. Šīs tiesības veicina personīgo patstāvību un pašrealizāciju ar cilvēka cieņu, kas ir tā pamatā³⁵.

67. Netiek apstrīdēts, ka izskatāmais vecuma ierobežojums veido ierobežojumu strādāt pilota profesijā. Tas ierobežo iespēju veikt lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu lidmašīnas pilota statusā. Tomēr Hartas 15. panta 1. punkts neietver absolūtas tiesības. Ierobežojumi ir atļauti atbilstoši kritērijiem, kas ir izklāstīti Hartas 52. panta 1. punktā un atgādināti šo secinājumu 32. punktā³⁶.

68. *W. Fries* ir apgalvojis, ka ar izskatāmo noteikumu piemērotais vecuma ierobežojums ir pretrunā Hartas 15. panta 1. punktam, jo tas ietekmē šo tiesību būtību.

69. Manuprāt, šis uzskats nevar tikt atbalstīts. Kā jau atzīmēts šo secinājumu 33. punktā, ierobežotās jomas dēļ nevar tikt uzskatīts, ka pašreizējais vecuma ierobežojums veikt lidojumus kā pilotam konkrētā komerciālo gaisa pārvadājumu jomā negatīvi ietekmē tiesību iesaistīties brīvi izraudzītā profesijā būtību. Tas ietekmē iespēju turpināt profesionālo karjeru noteiktā nozarē attiecībā uz konkrētu darbību ierobežotā posmā, – tas darbojas profesionālās karjeras vēlākajos gados, kas ir tuvu(-āk) aiziešanai pensijā, pat ja nesakrīt ar to. Tas neattiecas – un jau jaušot manu atbildi uz trešo prejudiciālo jautājumu – uz visiem iespējamajiem uzdevumiem, kas ir saistīti ar pilota profesiju. Tas attiecas tikai uz iespēju vadīt komerciālo gaisa pārvadājumu kategorijas lidmašīnu, kā definēts Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.010. punktā.

70. Balstoties uz gaisa pārvadājumu drošības mērķa prioritāro nozīmi un paturot prātā lēmuma pieņēmēja rīcības brīvību šajā jomā, apsvērumi saskaņā ar Hartas 21. panta 1. punktu attiecībā uz mērķa leģitimitāti un noteikuma, kura spēkā esamība tiek apstrīdēta, samērīgumu ir visnotaļ piemērojami arī saistībā ar 15. panta 1. punktu³⁷.

71. Tomēr ir arī atšķirīgs arguments, kas tika izvirzīts attiecībā uz tiesību normas samērīgumu, – fakts, ka vecuma ierobežojums ir piemērojams neatkarīgi no pensionēšanās vecuma. Iesniedzējtiesa ir izteikusi bažas, ka FCL.065. punkta b) apakšpunkts tiek piemērots neatkarīgi no tā, vai ietekmētie piloti atbilst vai neatbilst valsts prasībām, lai saņemtu vecuma pensiju. Vācijā, tāpat kā citās Eiropas Savienības dalībvalstīs, pensionēšanās vecums ne vienmēr ir 65 gadi, un tas ir un turpina tikt atlikts nākamo paaudžu labā. Arī *W. Fries* kā argumentu ir izmantojis šīs bažas.

72. Itālijas valdība apgalvo, ka šis arguments nav būtisks. Problēmas, ko rada starpība starp vecuma augšējo robežu, lai varētu strādāt par pilotu, un pensionēšanās vecumu, ir valsts tiesību aktu jautājums. Cilvēku konkrētās ekonomiska rakstura intereses nevar būt prioritāras attiecībā pret leģitīmām interesēm, piemēram, drošību un drošumu.

35 — Šajā ziņā skat. manus secinājumus lietā *Lidl* (C-134/15, EU:C:2016:169, 26. punkts).

36 — Spriedumi, 2014. gada 30. aprīlis, *Pfleger* u.c. (C-390/12, EU:C:2014:281, 58. punkts), un 2016. gada 7. jūlijs, *Muladi* (C-447/15, EU:C:2016:533, 51. punkts).

37 — Nediskriminācijas nodarbinātībā vecuma dēļ princips ir savstarpēji cieši saistīts ar tiesībām iesaistīties profesijā. To pierāda fakts, ka Eiropas Sociālo tiesību komiteja izskata jautājumus, kas ir saistīti ar diskrimināciju Eiropas Sociālās hartas 1. panta 2. punkta izpratnē, saskaņā ar kuru ligumslēdzējas puses atzīst “tādu apstākļu sasniegšanu, kuros var tikt efektīvi realizētas [...] ikviena tiesības nopelnīt sev iztiku ar brīvi izvēlētas nodarbošanās palīdzību”. Kā minēts paskaidrojumos attiecībā uz Pamattiesību hartu, šis noteikums ir bijis iedvesmas avots Hartas 15. panta 1. punktam. Skat. Eiropas Sociālo tiesību komitejas 2013. gada 2. jūlija lēmumu pēc būtības lietā *Fellesforbundet for Sjofolk (FFFS)* pret Norvēģiju, sūdzība Nr. 74/2011, 104. un 105. punkts.

73. Pēc manām domām, būtu pienācīgi jāņem vērā izskatāmā noteikuma ietekme uz tiesībām iesaistīties brīvi izvēlēta profesijā, paturot prātā elementu, kas ir saistīts ar piekļuvi pensionēšanās un pensijas tiesībām. Šis novērtējums, manuprāt, attiecas uz uzdevumu līdzsvarot attiecīgās individuālās un vispārējās intereses. Tieši tā ir pamattiesību izskatīšanas funkcija.

74. Ar Hartas 15. panta 1. punktu aizsargātās tiesības ietekmē vecuma ierobežojums strādāt profesijā vai obligātas pensionēšanās vecumi³⁸. Turklāt ietekme uz tiesībām iesaistīties brīvi izraudzītā profesijā kļūst nopietnāka, ja darbs profesijā tiek pārtraukts piespiedu kārtā neatkarīgi no tā, vai cilvēka profesionālā dzīve ir beigusies saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem, kuros regulēta pensionēšanās un piekļuve tiesībām uz pensiju.

75. Tomēr šajā lietā fakts, pirmkārt, ka FCL.065. punkta b) apakšpunktā skaidri ir izslēgta tikai viena veida darbība – vadīt komerciālo gaisa pārvadājumu kategorijas lidmašīnas – un, otrkārt, ka tas, salīdzinot ar vispārējo profesionālās karjeras ilgumu, tiek darīts tikai uz relatīvi ierobežotu laika posmu, man ļauj izdarīt secinājumu, ka izskatāmā tiesību norma ietekmētajiem cilvēkiem nerada nesamērīgi nelabvēlīgu stāvokli.

76. Visbeidzot ir jāatzīmē, ka Hartas 15. panta 1. punkts ir ne tikai kritērijs spēkā esamības pārbaudei attiecībā uz valsts tiesas uzdoto trešo jautājumu, proti, jēdziena “komerciāli gaisa pārvadājumi” definīciju, bet arī orientieris interpretācijai.

b) Starpsecinājums

77. Noslēgumā mans viedoklis ir tāds, ka iesniedzējtiesas otrā jautājuma izskatīšana nav atklājusi nekādus iemeslus, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunkta spēkā esamību, ņemot vērā Hartas 15. pantu.

B. Jēdziena “komerciāli gaisa pārvadājumi” interpretācija

78. Papildus tam iesniedzējtiesa uzdod jautājumu par jēdziena “komerciāli gaisa pārvadājumi” interpretāciju FCL.065. punkta b) apakšpunktā. Iesniedzējtiesa uzskata, ka, ja šā noteikuma spēkā esamība tiktu atzīta – kā esmu ierosinājis –, saskaņā ar valsts tiesību normu *W. Fries* prasība būtu atkarīga no tā, vai, *inter alia*, viņš joprojām bija pilnvarots veikt tā sauktos pārtransportēšanas lidojumus un/vai joprojām varēja strādāt par instruktoru un eksaminatoru lidmašīnā neatkarīgi no tā, ka ir sasniedzis 65 gadu vecumu.

79. *Lufthansa CityLine* apgalvo, ka, ņemot vērā gaisa pārvadājumu drošības un cilvēku dzīvības un veselības aizsardzības svarīgos mērķus, personām, kas ir sasniegušas 65 gadu vecumu, nav jāatļauj veikt lidojumus komerciālu gaisa pārvadājumu aviosabiedrību pilota statusā. Saskaņā ar šo viedokli iespēja vadīt lidmašīnu pārtransportēšanas lidojumos un būt iesaistītam apmācības vai eksaminācijas darbībās lidmašīnas kabīnē lidojuma laikā ir jāizslēdz personām, kas ir sasniegušas 65 gadu vecumu.

80. *W. Fries*, Itālijas valdība un Komisija atbalsta pretēju viedokli, ka uz pārtransportēšanas lidojumiem, kuros nepārvadā pasažierus, kravu vai pastu, kā arī apmācības un eksaminācijas darbībām, kur pilots, kas ir vecāks par 65 gadiem, atrodas lidmašīnas kabīnē kā apkalpes loceklis, kurš nevada lidmašīnu, neattiecas jēdziens “komerciāli gaisa pārvadājumi” FCL.065. punkta b) apakšpunkta nozīmē, pienācīgi ņemot vērā šī jēdziena definīciju Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.010. punktā.

38 — Attiecībā uz Direktīvu 2000/78 lietās par piespiedu pensionēšanās vecumiem vai nodarbinātības automātisku izbeigšanu Tiesa ir atzinusi, ka diskriminācijas vecuma dēļ aizliegums ir jāinterpretē kopā ar tiesībām strādāt, kas atzītas Hartas 15. panta 1. punktā. Skat., piemēram, spriedumus, 2011. gada 21. jūlijs, *Fuchs un Köhler* (C-159/10 un C-160/10, EU:C:2011:508, 62. punkts), un 2012. gada 5. jūlijs, *Hörnfeldt* (C-141/11, EU:C:2012:421, 37. punkts).

81. Piekritu. Manuprāt, gramatiskā, sistēmiskā, kā arī teleoloģiskā interpretācija apstiprina jēdziena “komerciāli gaisa pārvadājumi” pēdējo minēto interpretāciju.

1. Gramatiskā interpretācija

82. Pirmkārt, FCL.065. punkta b) apakšpunktā ir noteikts, ka “pilota apliecības turētājs, kas sasniedzis 65 gadu vecumu, neveic lidojumus komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģa pilota statusā”.

83. Lai interpretētu jēdzienu “komerciāli gaisa pārvadājumi” FCL.065. punkta b) apakšpunkta izpratnē, ir jāatsaucas uz šī jēdziena definīciju FCL.010. punktā. Pēdējā minētajā noteikumā ir noteiktas definīcijas, kas ir piemērojamas visai “FCL daļai”, kurā ir ietverti abi noteikumi.

84. FCL.010. punktā ir noteikts, ka ““komerciāli gaisa pārvadājumi” ir pasažieru, kravas vai pasta pārvadājumi par samaksu vai saskaņā ar nomu”.

85. Tātad, lai darbība būtu atbilstoša definīcijai “komerciāli gaisa pārvadājumi”, vienlaikus ir jāpastāv trim elementiem. Pirmkārt, ir jābūt “transportam” (pārvadājumam). Otrkārt, pārvadājamajiem objektiem ir jābūt pasažieriem, kravai vai pastam. Treškārt, ir jābūt samaksai vai nomai.

86. Tiktāl, ciktāl tas attiecas uz *pārtransportēšanas lidojumiem*³⁹, pat ja varētu teikt, ka tajos ir “transports” (pārvadājums), jo lidmašīna tiek pārvietota, trūkst otrā elementa, proti, pasažieru, kravas vai pasta sūtījuma. Šeit varētu būt lidmašīnas pārvadājums, bet ne pasažieru, kravas vai pasta sūtījumu pārvadājums. Apgalvojums attiecībā uz vārdu īsto nozīmi, proti, ka pārtransportēšanas lidojumiem tukša lidmašīna pati ir “krava”, man šķiet nozīmīga novirzīšanās no noteikuma formulējuma⁴⁰.

87. Attiecībā uz *apmācības un eksaminācijas darbībām* trūkst gan pirmā, gan otrā elementa. Šajās darbībās, pat ja personas var tikt “pārvietotas”, nav pārvadāšanas tādā nozīmē, ka darbības mērķis ir personu pārvietošana no punkta A uz punktu B⁴¹.

88. Vienīgi samaksas elements varētu būt abos darbības veidos atkarībā no līguma vai citas vienošanās konkrētajā gadījumā. Tomēr ar to nepietiek, lai šīs darbības iekļautu definīcijas “komerciāli gaisa pārvadājumi” jomā.

2. Sistēmiskā interpretācija

89. Sistēmiskā skatījumā, ņemot vērā citus Regulas 1178/2011 noteikumus, ir jāatzīmē, ka FCL.065. punkta b) apakšpunkts neietekmē apliecību derīgumu. Šis noteikums tikai samazina ar apliecību saistītās privilēģijas tādā mērā, ka uz tām attiecas konkrēts ierobežojums veikt lidojumus lidmašīnas pilota statusā komerciālu gaisa pārvadājumu nozarē. Kā apgalvojis *W. Fries*, atļauju atsaukšana un apturēšana ir atsevišķi regulēta regulas FCL.070. punktā. Jāatzīmē, kā norāda Itālijas valdība, ka Regulas Nr. 1178/2011 IV pielikuma MED.B.010. punktā ir iekļauts īpašs noteikums attiecībā uz medicīniskajām prasībām 1. klases veselības apliecības izsniegšanai, saskaņā ar kuru “sirds un asinsvadu paplašinātu novērtējumu veic pirmajā atkārtotās apstiprināšanas vai atjaunošanas pārbaudē pēc 65 gadu vecuma un reizi četros gados pēc tam”.

39 — Iesniedzējtiesa uzdod jautājumu attiecībā uz “Leerflüge” (burtiski – “tukši lidojumi”). Pušu apsvērumi pamatlietā attiecas uz “Leer- und Überführungsflüge”, kas atbilst jēdzienam “pārtransportēšanas lidojumi”. Pārtransportēšanas lidojumi var tikt saprasti kā “lidojums gaisa kuģa nogādāšanai atpakaļ bāzē, gaisa kuģa nogādāšana no vienas vietas uz citu vai gaisa kuģa pārvietošana uz apkalpošanas bāzi un atpakaļ no tās”. Crane, D., *Dictionary of Aeronautical Terms*, 5. izd., Aviation Supplies & Academics, Ņūkāsla, Vašingtona, 2015, 210. lpp.

40 — Lidmašīna (izjaukta vai pilnībā visa) vai tās daļas, protams, var tikt pārvadātas kā parasta krava citas lidmašīnas kravas telpā.

41 — Pēc analogijas skat. spriedumu, 2016. gada 28. jūlijs, *Robert Fuchs* (C-80/15, EU:C:2016:615, 36. punkts), un manus secinājumus šajā lietā (C-80/15, EU:C:2016:104, 42. punkts).

90. Tādēļ ir skaidrs, ka FCL.065. punkta b) apakšpunktam nav nekādas plašākas ietekmes un seku, izņemot vienu izņēmumu, kas tajā pašā ir skaidri regulēts.

91. Turklāt iepriekšējos rezultātus apstiprina arī plašāka sistēmiska interpretācija, ņemot vērā Komisijas Regulu Nr. 965/2012.

92. *Lufthansa CityLine* argumenti, šķiet, balstās uz pieņēmumu, ka *visas* pilota darbības komerciālā aviosabiedrībā veido “komerciālus gaisa pārvadājumus”. Tomēr, kā pareizi apgalvo Itālijas valdība, šis arguments var tikt viegli noraidīts, atsaucoties uz Regulu Nr. 965/2012 – kas arī ir pieņemta, pamatojoties uz Regulu Nr. 216/2008.

93. Regulas Nr. 965/2012 2. panta 1. punktā jēdziens “komerciāls gaisa pārvadājums” būtībā ir definēts ar tādiem pašiem vārdiem kā FCL.010. punktā. Saskaņā ar Regulas Nr. 965/2012 III pielikuma ORO.AOC.125. punktu⁴² gaisa kuģa ekspluatanta apliecības turētāji var veikt nekomerciālus lidojumus ar gaisa kuģi, kurš parasti tiek izmantots komerciāliem gaisa pārvadājumiem, ar dažiem nosacījumiem, kas ir norādīti šajā noteikumā.

94. Pēdējais punkts ir svarīgs. Tas apstiprina, ka ekspluatantam, kas parasti ir iesaistīts komerciālos gaisa pārvadājumos, ir iespēja iesaistīties citās darbībās, uz kurām neattiecas izskatāmais vecuma ierobežojums.

3. *Teleoloģiskā interpretācija*

95. *Lufthansa CityLine* ir apgalvojusi, ka izskatāmā noteikuma mērķis ir panākt vienādi augstu drošības līmeni gaisa pārvadājumu nozarē. Šā mērķa sasniegšanas nepieciešamība ir paredzēta Regulā Nr. 1178/2011 un Regulā Nr. 216/2008 saskaņā ar samērīguma principu.

96. Tomēr samērīguma principam pilnīgi atbilstoša ir vecuma ierobežojuma piemērošana tikai komerciālu pārvadājumu lidojumiem, kas rada augstu risku un var izraisīt postošākas sekas. Eiropas Savienības lēmuma pieņēmējs nav novirzījies no drošības mērķa, komerciālo gaisa pārvadājumu nozarē vecuma ierobežojumu vispārēji nepiemērojot citām darbībām, kas nav gaisa kuģa vadīšana. Attiecībā uz citām darbībām, kuras neietekmē augstais risks, kas ir saistīts ar komerciāliem gaisa pārvadājumiem, par pietiekamu aizsardzību ir uzskatīti noteikumi, kuros ir paredzēts pienākums pēc 60 gadu vecuma sasniegšanas ik pēc sešiem mēnešiem atjaunot veselības apliecību⁴³.

97. Šajā ziņā, kā apgalvo *W. Fries* un savā trešajā jautājumā atzīmē iesniedzējtiesa, pilots, kas sasniedzis 65 gadu vecumu, darbojoties kā instruktors un/vai eksaminators, aktīvi nevada lidmašīnu. Viņš tikai atrodas vadības kabīnē kā apkalpes loceklis, kurš nevada lidmašīnu. Tā rezultātā viņam nav kontroles pār lidmašīnu un viņa darbības tieši neietekmē lidojuma drošību.

42 — ORO.AOC.125. punkts: “Tādu gaisa kuģu ekspluatācija nekomerciālos nolūkos, kas iekļauti AOC turētāja ekspluatācijas specifikācijās[:]
a) AOC turētājs var veikt nekomerciālus lidojumus ar gaisa kuģi, kuru parasti izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem, kas uzskaitīti tā AOC ekspluatācijas specifikācijās, ar nosacījumu, ka šis ekspluatants: 1) šos ekspluatācijas veidus detalizēti apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, iekļaujot: i) norādi uz piemērojamām prasībām; ii) skaidru norādi uz komerciālajai ekspluatācijai un nekomerciālajai ekspluatācijai piemērojamo ekspluatācijas procedūru atšķirībām; iii) līdzekļus, ar kuru palīdzību nodrošina, ka visi ekspluatācijā iesaistītie darbinieki pilnībā pārzina attiecīgās procedūras; 2) kompetentajai iestādei iepriekšēja apstiprinājuma saņemšanai iesniedz identificētās atšķirības starp a) apakšpunkta 1. punkta ii) apakšpunktā minētajām ekspluatācijas procedūrām. b) AOC turētājam, kas veic a) apakšpunktā minētos lidojumus, nav prasīts iesniegt deklarāciju saskaņā ar šo daļu.”

43 — Regulas Nr. 1178/2011 IV pielikuma MED.A.045. punkta a) apakšpunkta 2. daļas ii) iedaļā pilotiem, kas ir sasnieguši 60 gadu vecumu, 1. klases veselības apliecības derīgums ir ierobežots līdz 6 mēnešiem. Saskaņā ar tā paša pielikuma MED.A.030. punkta f) apakšpunktu “komercpilota apliecības (CPL), daudzpilotu apkalpes pilota apliecības (MPL) vai aviokompāniju transporta pilota apliecības (ATPL) pretendentiem un turētājiem ir nepieciešama 1. klases veselības apliecība”.

98. Visbeidzot, kā pareizi apgalvoja *W. Fries*, vecuma ierobežojums ir saistīts ar ierobežojumu gan attiecībā uz nediskriminācijas principu, gan tiesībām iesaistīties brīvi izraudzītā profesijā. Tā kā tas ietver izņēmumu attiecībā uz lidmašīnas vadīšanas darbību, kā arī ierobežojumu Hartas 15. panta 1. punktā atzītajām tiesībām, tas nebūtu jāinterpretē plašā nozīmē. Tādēļ nav pamata šo noteikumu, neraugoties uz tā tekstuālajām un sistēmiskajām īpašībām, attiecināt ārpus tajā skaidri noteiktās darbības.

4. Starpsecinājums

99. Kopumā uzskatu, ka uz trešo jautājumu ir jāatbild tā, ka jēdziens “komerciāli gaisa pārvadājumi” Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktā atbilstoši definīcijai tā paša pielikuma FCL.010. punktā būtu jāinterpretē kā tāds, kas neattiecas ne uz tā sauktajiem pārtransportēšanas lidojumiem, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nepārvadā pasažierus, kravu vai pasta sūtījumus, ne uz apmācību un eksamināciju, kur pilots, kas ir sasniedzis 65 gadu vecumu, atrodas lidmašīnas kabīnē kā apkalpes loceklis, kurš nevada lidmašīnu.

V. Secinājumi

100. Ņemot vērā iepriekš minēto, iesaku Tiesai uz jautājumiem, ko ir uzdevusi *Bundesarbeitsgericht* (Federālā Darba lietu tiesa, Vācija), atbildēt šādi:

- iesniedzējtiesas pirmā un otrā jautājuma izskatīšana nav atklājusi nekādus iemeslus, kas varētu ietekmēt Komisijas 2011. gada 3. novembra Regulas (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 216/2008, I pielikuma FCL.065. punkta spēkā esamību, ņemot vērā Hartas 15. panta 1. punktu un 21. panta 1. punktu;
- jēdziens “komerciāli gaisa pārvadājumi” Regulas Nr. 1178/2011 I pielikuma FCL.065. punkta b) apakšpunktā atbilstoši definīcijai tā paša pielikuma FCL.010. punktā būtu jāinterpretē kā tāds, kas neattiecas ne uz tā sauktajiem pārtransportēšanas lidojumiem, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nepārvadā pasažierus, kravu vai pasta sūtījumus, ne uz apmācību un eksamināciju, kur pilots, kas ir sasniedzis 65 gadu vecumu, atrodas lidmašīnas kabīnē kā apkalpes loceklis, kurš nevada lidmašīnu.