



Határozatok Tára

MICHAL BOBEK
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2017. március 21.¹

C-190/16. sz. ügy

Werner Fries
kontra
Lufthansa CityLine GmbH

(a Bundesarbeitsgericht [szövetségi munkaügyi bíróság, Németország] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Közlekedéspolitika — Légi közlekedés — 1178/2011 bizottsági rendelet — Az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065. pontjának b) pontja — Az Európai Unió Alapjogi Chartája (Charta) 15. cikkének (1) bekezdése és 21. cikkének (1) bekezdése — A foglalkozás megválasztásának szabadsága és a munkavállaláshoz való jog — Életkoron alapuló egyenlő bánásmód — Kereskedelmi célú légi fuvarozásban tevékenykedő pilótákra vonatkozó 65 éves korhatár — Repülésbiztonság — A »kereskedelmi célú légi fuvarozás« fogalma — A repülő átszállítása céljából történő repülés, valamint oktatás és vizsgáztatás”

I. Bevezetés

1. W. Fries pilótaként dolgozott a Lufthansa CityLine GmbH-nál (a továbbiakban: Lufthansa CityLine). Amikor betöltötte 65. életévét, a légitársaság nem volt hajlandó tovább foglalkoztatni, annak ellenére, hogy a hatályos kollektív szerződés értelmében a szerződése még két hónapig érvényes lett volna. A légitársaság úgy ítélte meg, hogy a munkaviszonyt meg kell szüntetni, mivel az uniós jog szerint a pilótaengedéllyel rendelkező személy a 65. életvének betöltése után nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként. W. Fries azonban azt állítja, hogy a Lufthansa CityLine-nal fennálló munkaviszonya még fennmaradhatott volna a nyugdíj-korhatár elérése előtt hátralévő két hónapra. Ebben az időszakban tevékenykedhetett volna repülőgépes oktatóként és vizsgáztatóként, valamint végrehajthatott volna úgynevezett repülőgép átszállítása céljából történő repüléseket.

2. A kérdést előterjesztő bíróság ezzel összefüggésben vonja kétségbe az életkor alapján történő hátrányos megkülönböztetés tilalma (a Charta 21. cikkének (1) bekezdése) és a munkavállaláshoz és szabadon választott vagy elfogadott foglalkozás gyakorlásához való jog (a Charta 15. cikkének (1) bekezdése) alapján a korhatárt megállapító uniós jogi rendelkezés – az 1178/2011/EU rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontjának (a továbbiakban: a FCL.065 pont b) alpontja)² –

1 — Eredeti nyelv: angol.

2 — A 2012. március 30-i 290/2012/EU bizottsági rendelettel (HL 2012. L 100., 1. o.) módosított, a légi járművek üzemen tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2011. november 3-i rendelet (HL 2011. L 311., 1. o.).

érvényességét. Másodsor, amennyiben az említett rendelkezést érvényesnek kell tekinteni, a kérdést előterjesztő bíróság a „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmának értelmezését kéri. Konkrétabban azt kívánja megtudni, hogy a fogalomba beletartozik-e az oktatás, vizsgáztatás vagy repülőgép átszállítása céljából történő repülés.

II. Jogi háttér

A. A 216/2008 rendelet

3. Az 1178/2011 rendelet, amelyről jelen ügyben szó van, a 216/2008/EK rendeletet³ ülteti át. Az utóbbi rendelet (1), (3), (4), (7) és (8) preambulumbekzdésének szövege a következő:

„(1) A polgári repülésben mindig biztosítani kell az európai állampolgárok egységes és magas szintű védelmét olyan közös biztonsági szabályok és intézkedések elfogadása révén, amelyek biztosítják, hogy a Közösségben a termékek, a személyek és a szervezetek megfeleljenek az ilyen, valamint a környezet védelme érdekében elfogadott szabályoknak. Ez hozzájárul az áruk, a személyek és a szervezetek szabad mozgásának megkönnyítéséhez a belső piacon.

[...]

(3) A Chicagói Egyezmény, amelynek minden tagállam szerződő fele, már minimumkövetelményeket állapít meg a polgári repülés biztonságának és a környezet ezzel kapcsolatos védelmének biztosítása érdekében. A végrehajtásuk érdekében elfogadott közösségi alapvető követelményeknek és szabályoknak biztosítaniuk kell, hogy a tagállamok eleget tegyenek a Chicagói Egyezmény által létrehozott kötelezettségeiknek, beleértve a harmadik országokkal szembeni kötelezettségeket is.

(4) A Közösségnek a Chicagói Egyezményben meghatározott előírásoknak és ajánlott gyakorlatnak megfelelően meg kell határoznia a repüléstechnikai termékekre, alkatrészekre és berendezésekre, a légi járművek üzemben tartásában részt vevő személyekre és szervezetekre, valamint a pilóták képzésében és orvosi vizsgálatában részt vevő személyekre és termékekre alkalmazandó alapvető követelményeket. A Bizottságot fel kell hatalmazni a szükséges végrehajtási szabályok kidolgozására.

[...]

(7) Repüléstechnikai termékeknek, alkatrészeknek és berendezéseknek, kereskedelmi légi közlekedésben részt vevő üzemben tartóknak, pilótáknak és személyeknek, illetve azok képzésébe és orvosi vizsgálataiba bevont személyeknek, termékeknek és szervezeteknek bizonyítvánnyal vagy szakszolgálati engedéllyel kell rendelkezniük, amennyiben megállapítást nyer, hogy a Közösség által a Chicagói Egyezményben megállapított előírásokkal és ajánlott gyakorlattal összhangban meghatározott alapvető követelményeknek megfelelnek. A Bizottságot fel kell hatalmazni a bizonyítvány kibocsátására, vagy annak egy képességyilatkozáttal történő felváltására vonatkozó feltételek megállapításához szükséges végrehajtási szabályok kidolgozására, figyelembe véve a különböző típusú üzemben tartásokkal – mint például egyes légi munkavégzésekkel és a kis légi járművekkel végzett helyi repülésekkel – kapcsolatos kockázatokat.

3 — A 2009. július 30-i 690/2009/EK bizottsági rendelettel (HL 2009. L 199., 6. o.), a 2009. október 21-i 1108/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL 2009. L 309., 51. o.), valamint a 2013. január 8-i 6/2013/EU bizottsági rendelettel (HL 2013. L 4., 34. o.) módosított, a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EGK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 20-i európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2008. L 79., 1. o.; helyesbítés: HL 2012. L 257., 22. o.).

(8) Nem kereskedelmi üzemben tartás esetén az üzemben tartásra és a szakszolgálati engedélyekre vonatkozó szabályokat a légi jármű bonyolultságához kell igazítani, és arra vonatkozó meghatározást kell megalkotni.”

4. A 216/2008/EK rendelet 2. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy „e rendelet fő célja a polgári repülésbiztonság egységesen magas szintjének létrehozása és fenntartása Európában”.

B. Az 1178/2011 rendelet

5. Az 1178/2011 rendelet (11) preambulumbekzdése a következőképpen fogalmaz:

„Az átmenet zökkenőmentessége és a polgári repülés biztonságának az Unión belüli egységesen magas színvonalra érdekében a végrehajtó intézkedéseknek tükrözniük kell a pilótaképzés és a repülőorvosi alkalmasság területének legkorszerűbb eredményeit – beleértve a legjobb gyakorlatokat is –, valamint műszaki és technikai fejlődését. Ennek megfelelően figyelembe kell venni a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organisation, ICAO) és a Társult Légügyi Hatóság által 2009. június 30-ig elfogadott követelményeket és igazgatási eljárásokat, valamint a nemzeti adottságokhoz kapcsolódó meglévő szabályozást.”

6. Az 1178/2011 rendelet 1. cikkének (1) bekezdése szerint a rendelet részletes szabályokat állapít meg többek között a következőkre vonatkozóan: „a pilóták szakszolgálati engedélyeinek különböző jogosításai, az e szakszolgálati engedélyek kibocsátására, fenntartására, módosítására, korlátozására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó feltételek, a szakszolgálati engedélyek jogosultjainak jogosultságai és kötelezettségei, a meglévő nemzeti pilóta-szakszolgálati engedélyek és nemzeti repülőmérnöki engedélyek pilóta-szakszolgálati engedélyekké való konvertálásának feltételei, valamint a harmadik országok által kibocsátott szakszolgálati engedélyek elfogadásának feltételei”.

7. Az 1178/2011 rendelet 3. cikkének a tényállásra alkalmazandó változata a következőket írja elő: „A 7. cikk sérelme nélkül, a 216/2008/EK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) és c) pontjában, valamint (5) bekezdésében említett légi járművek pilótáinak meg kell felelniük az e rendelet I. mellékletében és IV. mellékletében foglalt műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak.”

8. Az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.010 pontja (a továbbiakban: FCL.010 pont) tartalmazza az FCL (flight crew licensing, repülőszemélyzeti szakszolgálati engedély) részre vonatkozó fogalom meghatározásokat. Rendelkezése szerint „kereskedelmi célú légi fuvarozás” az utasok, áru vagy postai küldemény díj vagy ellenszolgáltatás ellenében történő szállítása.

9. Az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.065 pontja, amely „A 60 éves vagy idősebb szakszolgálati engedélyesek jogosultságainak korlátozása a kereskedelmi célú légi fuvarozásban” címet viseli, a kérdést előterjesztő bíróság előtti eljárásban alkalmazandó változatban⁴ a következőket írja elő:

„a) 60–64 éves kor. Repülőgépek és helikopterek. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 60. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként, kivéve, ha:

(1) többpilótás személyzet tagja; és feltéve, hogy

4 — Az említett rendelkezést a 2015. március 17-i 2015/445/EU bizottsági rendelet (HL 2015. L 74., 1. pont) módosította. Lásd az I. melléklet 1. pontját: „a) 60–64 éves kor. Repülőgépek és helikopterek. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 60. életévét, kizárólag többpilótás repülőszemélyzet tagjaként tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként. b) 65 éves kor. A ballonpilóta vagy vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóták kivételével – az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 65. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként. c) 70 éves kor. Az a ballonpilóta vagy vitorlázórepülőgép-pilóta szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 70. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő ballon- vagy vitorlázórepülőgép-pilótaként.”

- (2) az engedélyes az egyedüli olyan pilóta a repülőszemélyzetben, aki betöltötte a 60. életévét.
- b) 65 éves kor. Az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 65. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi jármű-pilótaként.”

III. A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

10. W. Fries 1986 óta dolgozott a Lufthansa CityLine-nál. Egy Embraer típusú repülőgépen volt repülőgép-parancsnok. Emellett más pilóták képzésével is megbízták.

11. 2013 októberében W. Fries 65 éves lett. A Lufthansa CityLine felszólította W. Fries-t, hogy 2013. október 31-ig szolgáltatassa vissza a rábízott munkaeszközöket. Ezt követően a Lufthansa CityLine nem foglalkoztatta őt tovább. A légitársaság álláspontja szerint W. Fries az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja értelmében 65. életévének betöltése után nem alkalmazható pilótaként.

12. A Lufthansa CityLine és W. Fries közötti munkaszerződés azonban 2013. december 31-éig szólt. Ennek oka, hogy az alkalmazandó kollektív szerződésben szereplő szabály szerint az állami nyugdíjrendszer szerinti nyugdíjkorhatárt elérésével a szerződés megszűnik. W. Fries az említett nyugdíjkorhatárt 65. évének betöltése után két hónappal érte volna el.

13. Következésképpen W. Fries munkaviszonyának a Lufthansa CityLine általi megszüntetése, valamint a munkaszerződésnek a kollektív szerződés értelmében való megszűnése között két hónap a különbség.

14. W. Fries azt állítja, hogy lett volna lehetőség arra, hogy a 65. születésnapját követő két hónapban, a nyugdíjkorhatár eléréseig teljesítse a munkaszerződését. Engedélyei alapján végrehajthatott volna repülőgép átszállítása céljából történő repüléseket, és tevékenykedhetett volna repülőgépes oktatóként és vizsgáztatóként. A W. Fries a vitatott időszakban továbbra is rendelkezett légitársasági pilóta-szakszolgálati engedéllyel (ATPL) – beleértve az Embraer repülőgéptípusra érvényes típusjogosítást is –, a repülőgép-pilóták Embraer repülőgéptípuson történő repülőgépes és szimulációs képzésére érvényes Type Rating Instructor (típusjogosítás-oktató, TRI) jogosítással, az Embraer repülőgéptípusra érvényes szakszolgálati engedély megszerzéséhez vagy meghosszabbításához szükséges repülőgépes és szimulációs ellenőrzésre érvényes Type Rating Examiner (típusjogosítás-vizsgáztató, TRE) jogosítással és a Type Rating Examinerek (TREs) repülőgéptípustól független ellenőrzésére érvényes Senior Examiner (rangidős vizsgáztató, SEN) tanúsítvánnyal.

15. W. Fries keresetet indított a 2013. novemberi és decemberi díjazás kifizetése iránt. A Bírósághoz benyújtott írásbeli észrevételekből kiderül, hogy az első és másodfokú bíróságok a keresetnek legnagyobb részében helyt adtak.

16. Mindkét fél felülvizsgálati kérelmet terjesztett a Bundesarbeitsgericht (szövetségi munkaügyi bíróság, Németország) elé. A Lufthansa CityLine a kereset elutasítását, míg W. Fries a kérelem szerinti teljes összeg kifizetését kéri.

17. A kérdést előterjesztő bíróság kifejti, hogy a nemzeti jog értelmében⁵ a munkáltató átvételi késelemben esik, ha a teljesítendő munkaviszonyban nem fogadja el a munka munkavállaló által megfelelően felajánlott teljesítését. A munkavállaló ebben az esetben a késelelem miatt nem teljesített szolgáltatások után követelheti a megállapodás szerinti díjazást. Kizárt azonban a munkáltató átvételi késelelme, ha a munkavállaló képtelen a munkát teljesíteni. Ha a munkavállaló képtelen a

5 — A Bürgerliches Gesetzbuch (BGB, német polgári törvénykönyv) 241. §-ának (2) bekezdése, valamint 293. §-a, 297. §-a és 615. §-a.

munkaszerződés szerinti szolgáltatást részben vagy egészben teljesíteni, a munkáltató a nemzeti jog alapján köteles figyelembe venni a munkavállaló jogait és érdekeit: ez azt jelenti, hogy a munkavállalót általa teljesíthető munkák elvégzésével kell megbíznia. Ha a munkáltató megszegi e kötelezettséget, kártérítésre válhat kötelessé.

18. E körülmények között a Bundesarbeitsgericht (szövetségi munkaügyi bíróság) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) Összeegyeztethető-e az [...] 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja a kor alapján történő hátrányos megkülönböztetés tilalmának [a Charta] 21. cikkének (1) bekezdésében rögzített elvével?
- 2) Összeegyeztethető-e az [1178/2011 rendelet] I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja az Alapjogi Charta 15. cikkének (1) bekezdésével, amelynek értelmében mindenkinek joga van a munkavállaláshoz és szabadon választott vagy elfogadott foglalkozás gyakorlásához?
- 3) Az első és második kérdésre adandó igenlő válasz esetén:
- a) Magában foglalja-e az [1178/2011 rendelet] I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja, illetve az I. melléklet FCL.010 pontjában szereplő fogalommeghatározás szerinti »kereskedelmi célú légi fuvarozás« fogalma a valamely légi fuvarozási vállalat kereskedelmi tevékenysége keretében végrehajtott úgynevezett repülőgép átszállítása céljából történő repüléseket is, amelyek esetében sem utasok, sem áru vagy postai küldemény szállítására nem kerül sor?
- b) Magában foglalja-e az [1178/2011 rendelet] I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja, illetve az I. melléklet FCL.010 pontjában szereplő fogalommeghatározás szerinti »kereskedelmi célú légi fuvarozás« fogalma az olyan képzést és vizsgáztatást, amelynek során a 65 évesnél idősebb pilóta a repülőszemélyzet nem repülő tagjaként a repülőgép pilótafülkéjében tartózkodik?»

19. W. Fries, a Lufthansa CityLine, az olasz kormány és az Európai Bizottság terjesztett elő a jelen ügyben írásbeli észrevételt.

IV. Értékelés

20. A jelen indítvány az alábbi struktúrát követi. Először is azt vizsgálom meg, hogy az FCL.065 pont b) alpontja összeegyeztethető-e a Charta 21. cikkének (1) bekezdésével és 15. cikkének (1) bekezdésével (A. pont). Másodsor, mivel következtetésem szerint az említett rendelkezés összeegyeztethető a Chartában foglalt fenti jogokkal, értelmezem az FCL.010 pontban és az FCL.065. pont b) alpontjában szereplő „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmát.

A. Az FCL.065 pont b) alpontjának a Chartával való összeegyeztethetősége

21. Az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065 pontjának b) alpontja korhatárt ír elő a pilótaként való tevékenykedésre: úgy rendelkezik, hogy a pilótaengedéllyel rendelkező személy 65. életévének betöltése után nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi jármű-pilótaként. Első és második kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság azt kérdezi, hogy a korhatárral összefüggő fenti korlátozás összeegyeztethető-e a Chartával: először is a 21. cikk (1) bekezdésében szereplő, az életkor alapján történő hátrányos megkülönböztetés tilalmával, másodsor pedig a 15. cikkének (1) bekezdése szerinti, a munkavállaláshoz és szabadon választott vagy elfogadott foglalkozás gyakorlásához való joggal. Egymás után fogom vizsgálni, hogy az egyes jogok a szóban forgó rendelkezéssel összeegyeztethetők-e.

1. A Charta 21. cikkének (1) bekezdése

22. A Charta 21. cikkének (1) bekezdése szerint tilos a kor alapján történő bármiféle megkülönböztetés. A Charta 20. cikkében⁶ foglalt egyenlő bánásmód általános uniós jogi elvének kifejeződéseként a hátrányos megkülönböztetés tilalma a következőkre terjed ki: a) az alábbi címben is „hasznló” helyzeteket nem szabad eltérő módon kezelni, b) úgy, hogy abból a védett csoportnak hátránya származik, c) valamelyik védett indok alapján, d) kivéve, ha ez a különbségtétel objektív módon igazolható az Unió által elismert valamely általános érdekre irányuló célkitűzés alapján, és nem sérti az arányosság elvét.

a) A hasznló helyzetek eltérő kezelése

23. Az FCL.065 pont b) alpontja hasznló helyzetben lévő személyek eltérő kezelését írja elő. Az a szakszolgálati engedélyes, aki 65. életévének betöltése után nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi jármű-pilótaként, egyértelműen inkább hasonlít, mint különbözik attól a fiatal pilótától, akinek van engedélye ugyanezen tevékenység végzésére.⁷ Mindkettőre ugyanaz a szabályozási rendszer vonatkozik, amelyen belül lényegében ugyanazon állásokért versengenek.

b) Abból a védett csoportnak hátránya származik

24. A 65. életévüket betöltő pilótákat, akik számára a kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi jármű vezetésére vonatkozó pilótai tevékenység nem megengedett, életkoruk miatt kedvezőtlenebb bánásmódban részesítik.⁸ Egy bizonyos fajta tevékenység gyakorlásától el vannak tiltva.

c) Valamelyik védett indok alapján

25. Az FCL.065. pont b) alpontjában foglalt korlátozás kizárólag az életkor kritériumán alapul, amely egyike a Charta 21. cikkének (1) bekezdésében kifejezetten említett „gyanús indokoknak”.

d) Igazolás

26. A kor alapján történő hátrányos megkülönböztetésnek a Charta 21. cikke szerinti tilalma azonban nem abszolút tilalom. Korlátozásokra a Charta 52. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelményeknek megfelelően lehetőség van.

27. A Bizottság annak érdekében, hogy a jelen ügyben megvalósuló eltérő bánásmód igazolására lehetséges indokokat terjesszen elő, azt állította, hogy analógia útján figyelembe kell venni a 2000/78/EK irányelvben az egyenlő bánásmód alól engedélyezett kivételeket.⁹ A Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó, életkorra vonatkozó követelmény a 2000/78 irányelv 2. cikke (5) bekezdésével összhangban „a közbiztonság fenntartásához szükséges”. A Bizottság továbbá arra hivatkozik, hogy a szóban forgó, életkorra vonatkozó korlátozás az említett irányelv 4. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik, mivel a hivatásos pilótákra vonatkozó „valódi és meghatározó foglalkozási követelménnyel” kapcsolatos, és az elérni kívánt jogszerű céllal arányos.

6 — E tekintetben lásd: 2014. május 22-i Glatzel ítélet (C-356/12, EU:C:2014:350, 43. pont); 2015. április 29-i Léger ítélet (C-528/13, EU:C:2015:288, 48. pont), valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

7 — E tekintetben lásd: 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet (C-447/09, EU:C:2011:573, 44. pont).

8 — Lásd analógia útján: 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet (C-447/09, EU:C:2011:573, 44. pont).

9 — A foglalkoztatás és a munkavégzés során alkalmazott egyenlő bánásmód általános kereteinek létrehozásáról szóló, 2000. november 27-i tanácsi irányelv (HL 2000. L 303., 16. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet, 79. o.).

28. Az nem vitatott, hogy a 2000/78 irányelv nem alkalmazható ebben az ügyben. A kérdés az, hogy az elsődleges jog, vagyis a Charta rendelkezése alapján egy másodlagos uniós jogszabály érvényes-e.

29. Az irányelv a hátrányos megkülönböztetés tilalmára vonatkozó elvnek a foglalkoztatás és munkavégzés terén való konkrét kifejeződését képezi. Így a Charta 21. cikkének (1) bekezdése szerinti elemzési keretnek is azonosnak kell lennie. Emiatt az irányelv alapján kialakult kategóriák és értelmezés inspirációként szolgálhat a Charta 21. cikke (1) bekezdése tartalmának a meghatározásához. Egyebek mellett az irányelv azon két rendelkezése, amelyre a Bizottság hivatkozott, az uniós jogalkotó azon szándékára világítanak rá, hogy kompromisszumot kívánt elérni az egymással versengő érdekek között azzal, hogy lehetővé teszi a nemzeti intézkedések számára, hogy az életkoron alapuló eltérő bánásmód lehetővé tételét igazolják.¹⁰ Végezetül, az irányelv megfelelő figyelembevételét indokolja az is, hogy az uniós jog és a nemzeti jog bírósági felülvizsgálata során koherens megközelítésre van szükség a foglalkoztatás során megvalósuló, életkoron alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmának terén.

30. Ezzel összefüggésben a „valódi foglalkozási követelmény” fogalma, amelyet a Bizottság a 2000/78 irányelv alapján előterjesztett, olyan konkrét eszközként szolgál a foglalkoztatás terén megvalósuló egyenlőtlen bánásmód igazolására, amely a Charta 21. cikkének (1) bekezdése keretein belül szintén alkalmazható. A Bíróság kimondta, hogy az életkoron, nemem vagy fogyatékosságon alapuló eltérő bánásmód nem minősül a Charta 21. cikke (1) bekezdése megsértésének, „ha az érintett szakmai tevékenység jellege vagy gyakorlásának feltételei miatt a szóban forgó jellemző lényeges és meghatározó szakmai követelményt képez, feltéve, hogy az ilyen eltérő bánásmód célja jogszerű, és a követelmény a kitűzött célokhoz képest arányos”¹¹. Nem önmagában a valódi és meghatározó foglalkozási követelmény – a kor – az a „gyanús” indok, amelyen az eltérő bánásmód alapul, hanem az azzal összefüggő jellemző.¹² A jelen esetben a korrall összefüggő jellemző bizonyos fizikai képességeket jelent, amelyek az életkor előrehaladtával eltűnnek.¹³ A Bíróság már kimondta, hogy ez „valódi és meghatározó foglalkozási követelmény” a légiforgalmi-pilóta tevékenysége szempontjából.¹⁴ Valamely követelménynek ahhoz, hogy a hátrányos megkülönböztetés tilalmának a Charta 21. cikke (1) bekezdésében foglalt elvére vonatkozó megengedhető korlátozásnak minősüljön, jogszerű cél elérésére kell irányulnia, és arányosnak kell lennie.¹⁵

31. Annak értékelése, hogy a szóban forgó intézkedés igazolható-e valódi és meghatározó foglalkoztatási követelményként, gyakorlatilag egybevág a korlátozásokra a Charta 52. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelményekkel, amelyek végső soron a Charta 21. cikkének (1) bekezdésében foglalt jogok megengedhető korlátozásainak vizsgálatát hangsúlyozzák.

32. A Charta 52. cikkének (1) bekezdése akkor engedélyezi a korlátozást, ha azt jogszabály írja elő, tiszteletben tartja az érintett jogok lényeges tartalmát, és az arányosság elve mellett elengedhetetlen és ténylegesen az Unió által elismert általános érdekű célkitűzéseket vagy mások jogainak és szabadságainak védelmét szolgálja.¹⁶

10 — E tekintetben lásd: 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet (C-447/09, EU:C:2011:573, 55. pont).

11 — 2014. május 22-i Glatzel ítélet (C-356/12, EU:C:2014:350, 49. pont).

12 — A 2000/78 irányelv 4. cikke (1) bekezdését illetően lásd: 2010. január 12-i Wolf ítélet (C-229/08, EU:C:2010:3, 35. pont); 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet (C-447/09, EU:C:2011:573, 66. pont); 2014. november 13-i Vital Pérez ítélet (C-416/13, EU:C:2014:2371, 36. pont).

13 — Lásd: 2010. január 12-i Wolf ítélet (C-229/08, EU:C:2010:3, 41. pont); 2014. szeptember 13-i Vital Pérez ítélet (C-416/13, EU:C:2014:2371, 37. pont); 2016. november 15-i Salaberria Sorondo ítélet (C-258/15, EU:C:2016:873, 34. pont).

14 — Lásd: 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet (C-447/09, EU:C:2011:573, 67. pont).

15 — 2014. május 22-i Glatzel ítélet (C-356/12, EU:C:2014:350, 49. pont).

16 — Lásd például: 2014. május 22-i Glatzel ítélet (C-356/12, EU:C:2014:350, 42. pont); 2015. április 29-i Léger ítélet (C-528/13, EU:C:2015:288, 51. és 52. pont); 2016. február 15-i N. ítélet (C-601/15 PPU, EU:C:2016:84, 50. pont).

33. Az nem vitatott, hogy jelen ügyben az életkorral összefüggő korlátozást *jogszabály írja elő*: azt kifejezetten rögzíti a 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065. pontjának b) alpontja. Ezenfelül nem lehet azt állítani, hogy az életkoron alapuló, szóban forgó szabályozás sértene a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének a *lényeges tartalmát*, mivel annak hatálya korlátozott.¹⁷

34. Ezért most megvizsgálom, hogy az életkorral összefüggő korlátozás 1) jogszerű célt kíván-e elérni, és 2) megfelel-e az arányosság elvének.

1) Jogszerű cél

35. A jelen ügyben a Bizottság, az olasz kormány és a Lufthansa CityLine azzal érvelnek, hogy a szóban forgó intézkedés célja a polgárirepülés-biztonság egységesen magas szintjének kialakítása és fenntartása Európában A Lufthansa CityLine szerint ez a célkitűzés az élet és az emberi egészség védelmével is összefügg.

36. A polgárirepülés-biztonság egységesen magas szintjének az Unióban való kialakítása és fenntartása olyan cél, amely az 1178/2011 rendelet jogalapját képező 216/2008 rendelet (1) preambulumbekzdésében, valamint 2. cikkének (1) bekezdésében kifejezetten megjelenik. Az 1178/2011 rendelet az (1) és (11) preambulumbekzdésében megismétli ezt a célt.

37. Számomra nem vitás, hogy a repülésbiztonság a többi közlekedési ágazat biztonságához hasonlóan¹⁸ olyan általános érdeket szolgáló célkitűzés, amelyet az Unió elismer.¹⁹

2) Arányosság

38. Most pedig értékelni kell, hogy a szóban forgó intézkedés valóban eléri-e a repülésbiztonságra vonatkozó célt, hogy szükséges-e az említett cél eléréséhez, valamint, hogy az általa okozott hátrányok nem aránytalanok az elérni kívánt célhoz képest.

39. Az olasz kormány és a Lufthansa CityLine úgy véli, hogy a 65 éves korhatár megfelelő és szükséges a kívánt cél eléréséhez. W. Fries elismeri, hogy a korhatár alkalmas a biztonság egységesen magas szintjének kialakítására, mivel a tapasztalat azt mutatja, hogy a fizikai és szellemi képességek a kor előrehaladtával csökkennek. Úgy véli azonban, hogy a 65 éves korhatár nem szükséges.

i) Megfelelőség

40. Véleményem szerint nem kétséges, hogy főszabály szerint a szóban forgó korhatár alkalmas a kívánt cél elérésére. Amint a Bíróság azt a Prigge ítéletben kifejtette, elengedhetetlen, hogy a kereskedelmi pilóták rendelkezzenek bizonyos fizikai képességekkel.²⁰ E képességek közül némelyik idővel hanyatlásnak indul.

41. A 65 éves korhatár ezért alkalmasnak tűnik a repülésbiztonság magas szintjére vonatkozó cél elérésére.²¹

17 — E tekintetben lásd: 2015. április 29-i Léger ítélet (C-528/03, EU:C:2015:288, 54. pont).

18 — A közúti közlekedésbiztonságot illetően lásd például: 2014. május 22-i Glatzel ítélet (C-356/12, EU:C:2014:350, 51. pont, valamint az ott hivatkozott terjedelmes ítélkezési gyakorlat).

19 — E tekintetben lásd: 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet (C-447/09, EU:C:2011:573, 68. és 69. pont).

20 — Lásd: 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet (C-447/09, EU:C:2011:573, 67. pont).

21 — E tekintetben a Bíróság a 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítéletben (C-447/09, EU:C:2011:573, 67. pont) megállapította, hogy a korhoz kapcsolódó bizonyos fizikai képességek megléte „valódi és meghatározó foglalkozási követelményt” képezhet, hiszen „[a] közforgalmi pilótákat illetően különösen fontos, hogy azok többek között különleges fizikai képességekkel rendelkezzenek, mivel e foglalkozási ágban a fizikai hiányosságoknak súlyos következményei lehetnek. Szintén tagadhatatlan, hogy e képességek a kor előrehaladtával romlanak”.

42. W. Fries azonban a Bíróságnak a Peterson ügyben hozott ítéletére hivatkozva kétségbe vonja a jelen ügy tárgyát képező szabály belső konzisztenciáját.²² Azt állítja, hogy a 65 éves korhatár nem következetesen szolgálja a repülésbiztonság céljának elérését, mivel a nem kereskedelmi célú légi fuvarozásra, ahol a biztonsági kockázatok szintén problémát jelentenek, nem alkalmazandó.

43. Ezzel az állásponttal nem értek egyet. Az, hogy az életkor szóban forgó korlátozása csupán a kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő repülő pilótákra vonatkozik, nem hogy nem érinti a szabály konzisztenciáját az állítólagos jogszerű cél elérése tekintetében, hanem a rendelkezés arányosságát támasztja alá.

44. Egyértelmű, hogy a repülés terén a szükséges biztonsági szintet illetően különböző szabályok vonatkoznak az üzemeltetés különböző fajtáira, egy olyan kockázati hierarchia alapján, amelyben a kereskedelmi célú légi fuvarozás magasabb helyet foglal el.

45. Az 1178/2011 rendelet azzal, hogy a korhatárt csak a kereskedelmi célú légi fuvarozásra írja elő, egy kompromisszumos megoldást vezetett be, szigorúbb normákat alkalmazva, figyelembe véve a személyek számához és a légi biztonságához fűződő, érintett érdekek fontosságához fűződő magasabb kockázatot.²³

ii) Szükségesség

46. W. Fries azonban azzal érvel, hogy a rá vonatkozó korhatár túllépi a szükséges mértéket. Két érvet terjeszt elő.

47. Elsőként azt állítja, hogy nincs tudományos bizonyíték arra vonatkozóan, hogy a 65 éves pilóták nem felelnek meg a kereskedelmi célú légi fuvarozás követelményeinek. Példaként olyan Európán kívüli államokat említ, amelyekben nincs ilyen korhatár.

48. Másodszor, W. Fries azt állítja, hogy az egészség és a képességek természetüknél fogva személyesek, és az egyes pilótákra külön-külön jellemzőek. Ezért az értékelést egyedi szempontok alapján kell végezni. A fizikai képességek hanyatlásának vélelme nem alkalmazható általános jelleggel mindenkire. Így az életkor nem lehet önálló kritérium. Kevésbé szigorú intézkedések egyéni szinten figyelembe vehetnek az illető képességeit. W. Fries hangsúlyozza, hogy ezeket a képességeket egészségügyi vizsgálatok rendszere révén meg lehet határozni. Hangsúlyozza, hogy a 60 éves vagy idősebb szakszolgálati engedélyesek esetében a szükséges orvosi igazolások érvényességi ideje hat hónapra van korlátozva, az 1178/2011 rendelet IV. mellékletének MED. A.045 pontja a) alpontja (2) bekezdése ii. albekezdésének megfelelően. Arra is felhívta a figyelmet, hogy a pilótáknak továbbra is szinten tartó képzéseken kell részt venniük, és szakmai alkalmasságukat ellenőrzik, amint azt a 965/2012/EU rendelet ORO.FC.230 pontja előírja.²⁴

49. Véleményem szerint a W. Fries által előadott érvelésnek nem lehet helyt adni. Az említett érveket egymás után elemzem.

22 — 2010. január 12-i Petersen ítélet (C-341/08, EU:C:2010:2).

23 — Egyebek mellett a 216/2008, 1178/2011, valamint a 695/2012 rendeletben is különböző szabályok vonatkoznak a nem kereskedelmi és a kereskedelmi üzemeltetésre. Lásd a 216/2008 rendeletnek a jelen indítvány 3. pontjában hivatkozott (7) és (8) preambulumbekendését. Lásd még az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASE) magyarázatát a légi üzemeltetés különböző fajtáira vonatkozóan: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/general-aviation/operations-general-aviation#group-easa-related-content>.

24 — A légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008 rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2012. október 5-i bizottsági rendelet (HL 2012. L 296., 1. o.).

– A korhatár 65. évben történő megállapítása

50. Azt, hogy a fizikai képességek általában az életkor előrehaladtával hanyatlásnak indulnak, aligha lehet megkérdőjelezni. Arról azonban lehet vitázni, hogy pontosan hol kell meghúzni a határt. Ezért igaz, ahogy W. Fries állította, hogy lehet némi orvosi bizonytalanság azon pontos életkor meghatározásában, amely felett az egészségügyi alkalmasság nem vélelmezhető.²⁵

51. Ugyanakkor a korhatár meghatározásáról szóló döntéshez és az említett korhatár pontos megállapításához orvosi és műszaki jellegű, komplex értékelésre van szükség. Ez azt jelenti, hogy az uniós jogalkotó tág mozgástérrel rendelkezik az ilyen korhatár megállapítása során.²⁶

52. Az uniós jogalkotónak még így is objektív kritériumokra kell alapoznia a választását, és biztosítania kell az alapvető jogok tiszteletben tartását.²⁷ A nemzetközi szinten meghatározott normák az ilyen objektív kritériumok fontos elemei lehetnek.

53. A 65 éves korhatár összhangban van a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (International Civil Aviation Organisation, ICAO) által a Chicagói Egyezmény keretében kidolgozott szabványokkal, amelyeket a 216/2008 rendelet és a 1178/2011 rendelet jelentős súllyal vesz figyelembe.²⁸

54. Egyebek mellett a Chicagói Egyezmény I. mellékletének 2.1.10. pontja írja elő, hogy a 60. életévüket betöltő pilóták esetében a jogosultságokat korlátozni, a 65. évüket betöltő pilóták jogosultságait pedig csökkenteni kell. Az említett melléklet 2.1.10.1. pontja azt írja elő, hogy a Szerződő Államok nem engedhetik, hogy a pilótaengedéllyel rendelkező személyek valamely nemzetközi kereskedelmi célú légi fuvarozást végző légi járművön parancsnokpilótaként tevékenykedjenek, amennyiben az engedély jogosultja a 60. életévét, vagy amennyiben több pilóta van, és a másik pilóta 60 évnél fiatalabb, a 65. életévét betöltötte.²⁹ Az említett melléklet 2.1.10.2. pontjában egyebek mellett szerepel egy ajánlás, amelynek értelmében az a Szerződő Állam, amely pilótaengedélyt adott ki, az engedély jogosultjának nem engedélyezheti, hogy valamely nemzetközi kereskedelmi célú légi fuvarozást végző légi járművön másodpilóta legyen, amennyiben a jogosult betöltötte a 65. életévét.

55. A Chicagói Egyezmény keretein belül jelenleg érvényesülő korhatár azon módosítás eredménye, amely az ICAO-ban folytatott hosszú vitákat követően a felső korhatárt 60-ról 65 évre emelte.³⁰ A 65 éves felső korhatár a Társult Légügyi Hatóságok keretében megállapított szabályt is tükrözi.³¹

25 — A meghatározott életkor megállapítása idáig is sok vita tárgyát képezte és képezi. Lásd például: AN-WP/7982. sz. dokumentum, C. függelék – Upper age limits for flight crew members, ICAO, 2006., amely az államok és különböző szövetségek különböző álláspontjait gyűjti össze a 60 éves korhatárra vonatkozóan, mielőtt az ICAO 2006-ban felemelte volna a korhatárt 65 évre. Lásd még: Aerospace Medical Association, Aviation Safety Committee, Civil Aviation Safety Subcommittee, „The age 60 rule”, *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, Vol. 75, No. 8, 2004, 708–715. o. Az Amerikai Egyesült Államokban folytatott vitát illetően lásd még az Age 60 Aviation Rulemaking Committee 2006. november 29-i „Report to the Federal Aviation Administration” jelentését.

26 — Lásd többek között: 2014. május 22-i Glatzel ítélet (C-356/12, EU:C:2014:350, 52. és 64. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

27 — Lásd többek között: 2014. május 22-i Glatzel ítélet (C-356/12, EU:C:2014:350, 52. és 53. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

28 — Lásd többek között a 216/2008 rendelet (3), (4) és (7) preambulumbekzdését, valamint 2. cikkének d) pontját, valamint az 1178/2011 rendelet (11) preambulumbekzdését.

29 — A nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény (kihirdette az 1971. évi 25. törvényerejű rendelet, a mellékletet kihirdette a 2007. évi XLVI. tv.), későbbi módosításaival. A Chicagói Egyezmény 38. cikke értelmében azok a Szerződő Felek, amelyek szükségesnek tartják olyan szabály és gyakorlat elfogadását, amely eltér a nemzetközi szabványban foglalt szabálytól, illetőleg gyakorlattól, tájékoztatja a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet saját gyakorlata és a nemzetközi szabványban meghatározott gyakorlat közötti különbségekről. Lásd például a Japán által benyújtott „Relaxation of age limit of pilots engaged in air transport and ensurement of the health management system in airlines” című jelentést, A39-WP277. sz. 2016.8.29-i dokumentum, munkaanyag, ICAO, amely a korhatár 68. évre való felemeléséről szóló döntést indokolja.

30 — A Chicagói Egyezmény I. mellékletének 167. módosítása, elfogadta az ICAO Tanácsa 2006. március 10-én. Ez e módosítás körüli vitákat illetően lásd a 25. lábjegyzetben hivatkozott AN-WP/7982. sz. dokumentumot.

31 — Lásd: a 2006. december 1-jén módosított, a Társult Légügyi Hatóságok által elfogadott korábbi „Egységes Légügyi Előírások” (JAR) – repülészemélyzeti szakszolgálati engedély (JAR-FCL 1).

56. Az ilyen nemzetközi szabványok fontos elemet jelentenek a jelen ügy tárgyát képező rendelkezés arányosságának értékelése szempontjából. Mivel széles körű szakmai vitán és szakértelmen alapulnak, szilárd talajt biztosítanak a korhatár igazolásának, mivel objektív és észszerű referenciát jelentenek a döntéshozók számára.³² Megmutatják az egyetértést és a megfelelő gyakorlatokat egy olyan műszaki területen, amely természeténél fogva nemzetközi.³³

57. Az a tény, hogy a korhatár a szóban forgó uniós rendelet különböző változataiban³⁴ és a nemzetközi szabványok keretein belül is módosult, nem jelenti azt, hogy a szabály aránytalan vagy önkényes lenne. Ellenkezőleg, a döntéshozó arra irányuló dicséretes erőfeszítését, hogy a szabályokat az ismereteknek a társadalmi fejlődés, valamint a leghelyesebb nemzetközi gyakorlatok alakulásához igazítsa, nem lehet érvként felhozni az életkoron alapuló korlátozás szükségessége jelentőségének az alulbecsléséhez.

58. Összességében az uniós jogalkotó azon döntése, hogy a korhatárt 65 évben állapítsa meg, teljes mértékben összhangban van az ezen a területen meghatározott nemzetközi szabványokkal, azonfelül, hogy az évek során érzékelhető módon változott és fejlődött. Ahhoz, hogy egy ilyen szabványt kétségbe lehessen vonni, olyan erőteljes bizonyítékokkal alátámasztott, szilárd érvet kellene felhozni, amelyet ebben az ügyben nem terjesztettek elő.

– *Az életkor mint egyetlen kritérium*

59. W. Fries azt is állítja, hogy a szóban forgó rendelkezés az életkorra mint *egyetlen* kritériumra támaszkodik. Az illető pusztán amiatt, hogy a 65. életévét betölti, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi jármű pilótájaként. Véleményem szerint azonban a jelenlegihez hasonló ügyben az egyénre szabott megközelítés hiánya megint csak nem ellentétes a szükségesség feltételével.

60. Az uniós jogalkotó azzal, hogy a nemzetközi gyakorlatot követve a kereskedelmi célú légi fuvarozás konkrét területére vonatkozóan meghatározott egy általános felső korhatárt, olyan szabályozási megközelítést alkalmazott, amely a (60 éves korig szükséges) orvosi- és kompetenciavizsgálatokon alapuló egyénre szabott megközelítést ötvözi az említett életkort betöltő, a kereskedelmi repülés területén szakszolgálati engedéllyel rendelkező személyek jogosultságainak korlátozásával.

61. Véleményem szerint az ilyen rendszer jogszerű szabályozási döntést tükröz. Egy bizonyos kor után, amikor az egészségügyi kockázatokat magasabbnak tekintik, a jogalkotó az orvosi és kompetenciavizsgálatokon alapuló, egyénre szabott megközelítést a 60–64 év közötti korcsoport esetében bizonyos további feltételekkel egészíti ki, és végül a 65. életévét betöltő személyek esetében kizárja azt a lehetőséget, hogy kereskedelmi célú légi fuvarozásban légi jármű pilótájaként tevékenykedjenek. Ezáltal a szabályba arányosságot épít be, a korlátozásokat fokozatosan az életkor előrehaladásához igazítva. Ezt olyan általános szabály meghatározásával éri el, amely egységesen működik az uniós döntéshozó által a mérlegelési mozgásterén belül elvégzett általános kockázateértékelése alapján, biztosítva, hogy az mind a magánszféra szereplői, mind pedig a közigazgatási szervek számára előrelátható, megvalósítható és kezelhető legyen.

32 — E tekintetben lásd: Emberi Jogi Bizottság, 2003. március 25-i 983/2001. sz. közlemény, CCPR/C/77/D/983/2001, 8. pont (3) alpontja. Az említett ügyben, amely a Polgári és Politikai Jogok Nemzetközi Egyezségokmányának 26. cikkére vonatkozott, az Emberi Jogi Bizottság kimondta, hogy nem tudta megállapítani, hogy az eltérő bánásmód nem objektív és észszerű megfontolásokon alapult, figyelembe véve, hogy az akkor 60. életkorhoz kötött kötelező követelmény igazolásaként az Állam az akkor alkalmazandó ICAO szabványokra hivatkozott.

33 — Az említett nemzetközi szabványok értékét illetően lásd: 2011. szeptember 13-i Prigge és társai ítélet (C-447/09, EU:C:2011:573, 73. pont); Cruz Villalón főtanácsnoknak a Prigge és társai ügyre vonatkozó indítványa (C-447/09, EU:C:2011:321, 66. pont).

34 — Az FCL.065 pontot 2015-ben módosították, lásd a 4. lábjegyzetet.

62. Itt hangsúlyozni kell a szabály utóbbi elemeit: az előreláthatóságot és a megvalósíthatóságot. W. Fries második érve, amely az általános szabály és az egyedi eset viszonyára vonatkozik, valójában általánosan alkalmazható minden olyan esetben, amikor egy életkorhoz kapcsolódó általános szabály érvényességével kapcsolatban kérdés merül fel. Az általános szabályok azonban, amint a nevük is mutatja, *általánosítás* útján jönnek létre. Egészen addig igazoltak, amíg megállapítható, hogy általában megfelelően alkalmazhatóak az esetek többségében. Ez persze azt is jelenti, hogy egyedi kivételek előfordulhatnak. Ez azonban nem jelenti azt, hogy az általános szabályt újra kellene gondolni, és azt egyedi, eseti értékeléssel kellene felváltani. Ha így lenne, nem létezhetnének általános szabályok.

– *A szigorú értelemben vett arányosság*

63. Végezetül, megfelelően figyelembe véve a magas szintű repülésbiztonságra irányuló célkitűzés jelentőségét, valamint a mások jogaira gyakorolt hatását, továbbá a kereskedelmi célú légi fuvarozással kapcsolatos kockázatokat, úgy tűnik, hogy a szóban forgó rendelkezés egyensúlyt teremtett a 65. életévüket betöltő pilóták jogai és a repülésbiztonsági követelmények között. Az a rendelkezés, amelynek érvényességét a jelen ügyben kifogásolták, nem tekinthető ezért úgy, hogy aránytalan hátrányt jelent azon személyekre vonatkozóan, akiket az elérni kívánt céllal kapcsolatos életkori korlátozás érint.

e) Közbenső következtetés

64. Mindezek alapján azt javaslom, hogy a Bíróság az első kérdésre azt a választ adja, hogy a Bundesarbeitsgericht (szövetségi munkaügyi bíróság) által előterjesztett első kérdés vizsgálata nem tárt fel olyan tényezőt, amely a Charta 21. cikkének (1) bekezdése alapján érintené az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065. pontja b) alpontjának érvényességét.

2. A Charta 15. cikkének (1) bekezdése

a) Elemzés

65. A kérdést előterjesztő bíróság az FCL.065. pont b) alpontja érvényességének a Charta 15. cikkének (1) bekezdése alapján történő megállapítását is kéri.

66. A Charta 15. cikkének (1) bekezdése szerint „mindenkinek joga van a munkavállaláshoz, és szabadon választott vagy elfogadott foglalkozás gyakorlásához”. Ez a jog, mely az emberi méltóságon alapul, a személyes önállóságot és az önmegvalósítást segíti elő.³⁵

67. Abban nincs vita, hogy a szóban forgó korhatár a pilóta foglalkozás gyakorlásának korlátozását jelenti. E korhatár korlátozza azt a lehetőséget, hogy valaki kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légijármű-pilótaként tevékenykedjen. A Charta 15. cikkének (1) bekezdése azonban nem tartalmaz abszolút jogokat. Korlátozásokra a Charta 52. cikkének (1) bekezdésében meghatározott követelményeknek megfelelően lehetőség van, amint azt a jelen indítvány 32. pontja felidézte.³⁶

68. W. Fries azt állítja, hogy a szóban forgó szabályban előírt életkori korlátozás ellentétes a Charta 15. cikkének (1) bekezdésével, mivel az *az említett jog lényeges tartalmát érinti*.

35 — E tekintetben lásd a Lidl ügyre vonatkozó indítványom (C-134/15, EU:C:2016:169, 26. pont).

36 — Lásd: 2014. április 30-i Pflieger és társai ítélet (C-390/12, EU:C:2014:281, 58. pont); 2016. július 7-i Muladi ítélet (C-447/15, EU:C:2016:533, 51. pont).

69. Ennek az álláspontnak véleményem szerint nem lehet helyt adni. Amint az a jelen indítvány 33. pontjában megállapításra került, a kereskedelmi célú légi fuvarozás konkrét területén gyakorolt pilótatevékenységnek az életkor alapján történő korlátozása annak korlátozott hatálya miatt nem tekinthető úgy, mint ami hátrányosan érinti a szabadon választott foglalkozás gyakorlásához való jog lényeges tartalmát. Egy szakmának egy adott ágazatban, egy adott tevékenységet illetően, egy korlátozott életszakaszban történő folytatását érinti: a szakmai pályafutás kései éveiben alkalmazandó, amelyek, ha nem is esnek egybe a nyugdíjba vonulással, ahhoz közel(ebb) állnak. Nem érinti – és ezzel előrevetitem az előzetes döntéshozatalra előterjesztett harmadik kérdésre adott válaszom – mindazokat az esetleges feladatokat, amelyek a pilóta foglalkozáshoz kapcsolódnak. Csupán az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.010 pontjának meghatározása szerinti pilótai tevékenység kereskedelmi légi járművön való gyakorlásának a lehetőségére vonatkozik.

70. A repülésbiztonságra vonatkozó cél kiemelkedő fontosságára hivatkozva, és a döntéshozónak az e területen fennálló mérlegelési mozgásterét szem előtt tartva meg kell állapítani, hogy azok a megfontolások, amelyek a Charta 21. cikkének (1) bekezdése keretében kerültek megfogalmazásra azon rendelkezés céljának a jogszerűségét, valamint arányosságát illetően, amelyek az érvényességét kifogásolták, nagyrészt alkalmazhatóak a 15. cikk (1) bekezdésével összefüggésben is.³⁷

71. Van azonban egy megkülönböztető érv, amelyet az intézkedés arányosságára vonatkozóan terjesztettek elő: az a tény, hogy az életkorbeli korlátozás a nyugdíjkorhatártól függetlenül alkalmazandó. Így a kérdést előterjesztő bíróság kifejezte aggályait arra vonatkozóan, hogy az FCL.065. pont b) alpontja arra tekintet nélkül alkalmazandó, hogy az érintett pilóták teljesítették-e az öregségi nyugdíjra jogosító követelményeket. Németországban, más uniós tagállamokhoz hasonlóan, a nyugdíjkorhatárt nem mindig a 65. évben állapítják meg, és a következő nemzedékekre vonatkozóan folyamatosan későbbre tolódott és tolódik. Ezeket az aggályokat W. Fries is előterjesztette.

72. Az olasz kormány azt állítja, hogy ez az érv nem releváns. A pilótai tevékenység felső korhatára és a nyugdíjkorhatár közötti eltérés által felvetett problémát a nemzeti jognak kell kezelnie. Az egyéni gazdasági jellegű érdekeket nem szabad az olyan jogos érdekek elé helyezni, mint a biztonság.

73. Véleményem szerint megfelelően meg kell vizsgálni a szóban forgó szabálynak a szabadon választott foglalkozás gyakorlásához való jogra gyakorolt hatását, szem előtt tartva a nyugdíjhoz és a nyugdíjjogosultságokhoz való hozzáféréssel kapcsolatos elemeket. Álláspontom szerint ez az értékelés hozzátartozik az érintett egyéni és általános érdekek egymással szemben való mérlegelésének az elvégzéséhez. Az alapvető jogok szempontjából való felülvizsgálatnak pontosan ez a feladata.

74. A Charta 15. cikkének (1) bekezdése által védett jogokat érinti a valamely foglalkozás gyakorlására vonatkozó életkorbeli korlátozás vagy a kötelező nyugdíjkorhatár.³⁸ Sőt, egy szabadon választott foglalkozás gyakorlásához való jog megsértése súlyosabbá válik, ha a hivatás gyakorlását kötelezően szakítják meg, függetlenül attól, hogy az illető szakmai élete véget ért-e a nyugdíjba vonulást és a nyugdíjjogosultságokat szabályozó nemzeti rendelkezések értelmében.

37 — A foglalkoztatás során megvalósuló, életkoron alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve, valamint a foglalkozás gyakorlásához való jog szorosan összefügg. Ez kiderül abból, hogy a Szociális Jogok Európai Bizottsága vizsgálja meg azon Európai Szociális Karta 1. cikkének (2) bekezdése szerinti hátrányos megkülönböztetést, amely alapján a Szerződő Felek vállalják, hogy „hatékonyan védik a dolgozó azon jogát, hogy szabadon választott foglalkozás alapján biztosíthassa megélhetését”. Az Alapjogi Chartához fűzött kommentár értelmében ez a rendelkezés ihlette a Charta 15. cikkének (1) bekezdését. Lásd az Európai Szociális Jogok Bizottságának 2013. július 2-i Fellelforbundet for Sjøfolk (FFFS) kontra Norvégia, 74/2011. kereseti számú ügyben hozott döntésének érdemi részét, 104. és 105. pont.

38 — A Bíróság a 2000/78 irányelvvel kapcsolatban, a kötelező nyugdíjkorhatárral vagy a munkaviszony automatikus megszüntetésével kapcsolatos esetekben kimondta, hogy az életkoron alapuló hátrányos megkülönböztetés tilalmát az Európai Unió Alapjogi Chartája 15. cikkének (1) bekezdésében elismert, munkavállaláshoz való joggal összefüggésben kell értelmezni. Lásd például: 2011. július 21-i Fuchs és Köhler ítélet (C-159/10 és C-160/10, EU:C:2011:508, 62. pont), valamint 2012. július 5-i Hörnfeldt ítélet (C-141/11, EU:C:2012:421, 37. pont).

75. A jelen ügyben azonban az, hogy először is az FCL.065. pont b) alpontja kifejezetten csupán egy tevékenységtípust zár ki – a kereskedelmi célú légi jármű vezetését –, és másrészt egy szakmai pályafutás teljes hosszához képest csak egy viszonylag korlátozott időszakra vonatkozóan teszi ezt, arra enged következtetni, hogy a szóban forgó intézkedés nem jelent aránytalan hátrányt az érintett személyek részére.

76. Végezetül hozzá kell tenni, hogy a Charta 15. cikkének (1) bekezdése amellet, hogy hasznos mércét jelent az érvényesség vizsgálata során, értelmezési útmutatást is nyújt a nemzeti bíróság által feltett harmadik kérdés tekintetében, vagyis a „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmának meghatározásakor.

b) Közbenső következtetés

77. Következésképpen véleményem szerint a kérdést előterjesztő bíróság második kérdésének vizsgálata nem tárt fel olyan tényezőt, amely a Charta 15. cikke alapján érintené az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.065. pontja b) alpontjának érvényességét.

B. A „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmának értelmezése

78. A kérdést előterjesztő bíróság ezenfelül az FCL.065. pont b) alpontjában szereplő „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmának értelmezését kéri. Az említett bíróság szerint, amennyiben a fenti rendelkezés érvényessége fennmarad – és a javaslatom szerint ez a helyzet –, W. Fries nemzeti jogi keresete többek között attól függ, hogy W. Fries jogosult volt-e úgynevezett repülőgép átszállítása céljából történő repüléseket végrehajtani, és/vagy tevékenykedhetett-e repülőgépes oktatóként és vizsgáztatóként valamely légi jármű fedélzetén annak ellenére, hogy a 65. életévét betöltötte.

79. A Lufthansa CityLine azt állítja, hogy figyelembe véve a repülésbiztonság, valamint az emberi élet és egészség fontos céljait, a 65. életévüket betöltő személyek nem jogosultak kereskedelmi légi járművön pilótaként tevékenykedni. E vélemény szerint a 65 évet betöltő személyek esetében ki kell zárni azt a lehetőséget, hogy repülőgép átszállítása céljából történő repülést hajtson végre, és repülés közben a pilótafülkében oktatói és vizsgáztatói tevékenységet folytasson.

80. W. Fries, az olasz kormány, valamint a Bizottság ellentétes állásponton van: az – utasokat, árut vagy postai küldeményt nem szállító – repülő átszállítása céljából történő repülés, valamint az oktatási és vizsgáztatói tevékenység folytatása, amelynek során a 65 évesnél idősebb pilóta a repülőszemélyzet pilótatevékenységet nem gyakorló tagjaként a repülőgép pilótafülkéjében tartózkodik, nem tartozik az FCL.065 pontjának b) alpontjában szereplő, az 1178/2011 rendelet I. mellékletének FCL.010 pontjában foglalt fogalommeghatározás szerinti „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalma alá.

81. Egyetértek. Véleményem szerint a szöveg szerinti, rendszertani és teleologikus értelmezés is a „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmának ezen utóbbi olvasatát erősíti meg.

1. Szöveg szerinti értelmezés

82. Először is az FCL.065 pont b) pontja előírja, hogy „az a szakszolgálati engedéllyel rendelkező pilóta, aki betöltötte a 65. életévét, nem tevékenykedhet kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi jármű-pilótaként.”

83. Az FCL.065. pont b) alpontjában szereplő „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmának értelmezéséhez az említett fogalomnak a FCL.010. pontban szereplő meghatározásához kell visszanyúlni. Ezen utóbbi rendelkezés a teljes – mindkét rendelkezésnek helyet adó – „FCL részre” meghatározza az alkalmazandó fogalmakat.

84. Az FCL.010 pont szerint „»kereskedelmi célú légi fuvarozás«: utasok, áru vagy postai küldemény díj vagy ellenszolgáltatás ellenében történő szállítása”.

85. Így tehát ahhoz, hogy valamely tevékenység a „kereskedelmi célú légi fuvarozás” körébe tartozzon, három elemnek kell egyidejűleg fennállnia. Először is fuvarozásról kell, hogy szó legyen. Másrészt a szállítás tárgya utasok, áru vagy postai küldemény kell, hogy legyen. Harmadszor annak ellenszolgáltatás vagy díj fejében kell történnie.

86. A *repülő átszállítása céljából történő repülést*³⁹ illetően, még ha esetleg lehetne is azt mondani, hogy „fuvarozás” történik, mivel a légi jármű helyváltoztatására kerül sor, a második elem, vagyis az utasok, áru vagy postai küldemény megléte hiányzik. A repülőgép szállítására talán sor kerül, utasok, áru és légi küldeményére azonban nem. A szavak köznapi jelentését alapul véve a rendelkezés megfogalmazásától jelentősen eltávolodottnak tűnik az a javaslat, miszerint a repülő átszállítása céljából történő repülés esetén maga az üres repülő lenne az „áru”⁴⁰.

87. Az *oktatási és vizsgáztatói tevékenységek* esetében az első és a második elem hiányzik. E tevékenységek során, még ha emberek „helyváltoztatásával” jár is, nem kerül sor szállításra abban az értelemben, hogy személyek A pontból B pontba történő elszállítása lenne a fő tevékenység.⁴¹

88. Az ellenszolgáltatás az egyetlen olyan elem, amely – az adott ügyben érvényes szerződéses vagy más megállapodás függvényében – mindkettőben megjelenhet. Ez azonban nem elég ahhoz, hogy e tevékenységek a „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmának körébe tartozzanak.

2. Rendszertani értelmezés

89. Rendszertani szempontból, figyelembe véve az 1178/2011 rendeletet, fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az engedélyek érvényességét az FCL.065. pont b) alpontja nem érinti. Az említett rendelkezés csupán annyiban korlátozza az engedélyekhez fűződő jogosultságokat, hogy a kereskedelmi célú légi fuvarozási ágazatban vonatkozik rájuk a pilótaként való tevékenykedés sajátos korlátozása. Amint azt W. Fries előterjesztette, az engedélyek visszavonását és felfüggesztését a rendelet külön, az FCL.070 pontjában szabályozza. Az is figyelemreméltó, amint arra az olasz kormány rámutatott, hogy az 1178/2011 rendelet IV. rendeletének MED. B.010 pontjában szerepel egy sajátos szabály az 1. osztályú orvosi minősítés orvosi követelményeire vonatkozóan, amelynek értelmében „kiterjedt szív- és érrendszeri vizsgálatot kell végezni a 65 év feletti első újraérvényesítési vagy megújítási vizsgálatkor és ezt követően négyévente”.

90. Ezért egyértelmű, hogy az FCL.065 pont b) alpontja nem arra irányul, hogy tágabb hatással és következményekkel járjon, leszámítva azt a kizárást, amelyet kifejezetten előír.

91. Ezenfelül egy tágabb rendszerszintű értelmezés a 965/2012 bizottsági rendelet alapján szintén a korábbi eredményeket támasztja alá.

39 — A kérdést előterjesztő bíróság a kérdést a „Leerflüge” (szó szerint „üres járatok”) vonatkozásában tette fel. Az alapeljárásban a felek beadványai a repülő átszállítása céljából történő repülésnek megfelelő „Leer- und Überführungsflüge” fogalomra vonatkoznak. A repülő átszállítása céljából történő repülés értelmezhető úgy, mint „egy olyan járat, amelynek célja, hogy valamely légi járművet a bázisra visszaszállítson, valamely légi járművet egyik helyről a másikra elszállítson, vagy valamely légi járművet a karbantartóbázisra vagy onnan elszállítson”. Crane, D., *Dictionary of Aeronautical Terms*, 5th ed., Aviation Supplies & Academics, Newcastle, Washington, 2015., 210. o.

40 — Természetesen egy (szétszerelt vagy teljes) légi jármű vagy annak részei rendes rakományként is szállíthatók egy másik repülőgép rakterében.

41 — Lásd analógia útján: 2016. július 2-i Robert Fuchs ítélet (C-80/15, EU:C:2016:615, 36. pont), valamint az ügyre vonatkozó indítványom (C-80/15, EU:C:2016:104, 42. pont).

92. A Lufthansa CityLine érve feltehetőleg azon a feltételezésen alapul, hogy a pilóták által valamely kereskedelmi légi járat keretein belül végzett *valamennyi* tevékenység „kereskedelmi célú légi fuvarozásnak” minősül. Azonban ezt az érvet rögtön el is utasíthatjuk, amint azt az olasz kormány helyesen állította, ha a 965/2012 rendeletet hívjuk segítségül – amelyet szintén a 216/2008 rendelet alapján fogadtak el.

93. A 965/2012 rendelet 2. cikkének (1) bekezdése a „kereskedelmi légi szállítási (CAT) művelet” fogalmát lényegében az FCL.010 pontban szereplőkkel egyezően határozza meg. A 965/2012 rendelet III. mellékletének ORO.AOC.125 pontja⁴² értelmében a légi jármű-üzembentartási engedély jogosultjai az említett rendelkezésben felsorolt feltételek mellett az egyébként kereskedelmi célú légi fuvarozáshoz használt légi járművel végezhetnek nem kereskedelmi műveleteket.

94. Az utóbbi pont fontos. Megerősíti az – általában kereskedelmi célú légi fuvarozással foglalkozó – üzemben tartók azon lehetőségét, hogy olyan más műveleteket hajtsanak végre, amelyekre a szóban forgó életkori korlátozás nem alkalmazandó.

3. Teleologikus értelmezés

95. Amint azt a Lufthansa CityLine előadta, a szóban forgó szabály célja, hogy a légi közlekedési ágazatban a biztonság magas és egységes szintjét lehessen elérni. Az 1178/2011 rendelet és a 216/2008 rendelet az arányosság elvével összhangban ezt a célt kívánja elérni.

96. Az arányosság elvének azonban éppen az felel meg, hogy az életkori korlátozás csak azokra a kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekre vonatkozzon, amelyek magasabb kockázatot jelentenek és pusztítóbb következményeket képesek elérni. Az uniós jogalkotó azzal, hogy az életkori korlátozást nem általánosan alkalmazta a légi kereskedelmi fuvarozás terén történő légi jármű-vezetésen kívüli tevékenységekre, nem tért el a biztonságra vonatkozó céltól. Más tevékenységek esetében, amelyeket nem érinti a kereskedelmi célú légi fuvarozásban rejlő magasabb kockázat, az a szabály, hogy az orvosi minősítéseket a 60. életkor betöltését követően hathavonta meg kell újítani,⁴³ elégséges biztosítéknak minősült.

97. E tekintetben, amint azt W. Fries állítja, és a kérdést előterjesztő bíróság is hangsúlyozza a harmadik kérdésében, 65 év felett oktatóként és/vagy vizsgáztatóként a pilóta nem aktívan üzemelteti a légi járművet. Csupán a repülőszemélyzet pilótatevékenységet nem végző tagjaként a repülőgép pilótafülkéjében tartózkodik. Ennek következtében nem irányítja a légi járművet, és tevékenysége közvetlenül nincs hatással a repülésbiztonságra.

42 — ORO.AOC.125 pont: „A légi jármű-üzembentartási engedély birtokosa végezhet nem kereskedelmi légi szállítást az engedély üzemeltetési előírásaiban feltüntetett és egyébként kereskedelmi légi szállításra használt légi járművel, feltéve, hogy az üzemben tartó: 1. az ilyen műveleteket részletesen ismerteti az üzemeltetési kézikönyvben, ideértve: i. a vonatkozó előírások ismertetését; ii. a kereskedelmi és nem kereskedelmi légi szállítási műveletek végrehajtása során alkalmazott műveleti eljárások közötti bármilyen különbség egyértelmű beazonosítását; iii. annak módját, amellyel biztosítható, hogy a tevékenységben részt vevő szakszemélyzet minden tagja teljes mértékben tisztában legyen a vonatkozó eljárásokkal; 2. benyújtja az illetékes hatósághoz előzetes jóváhagyásra a műveleti eljárások közötti, az a) bekezdés 1. pontjának ii. alpontja szerinti, beazonosított különbségek ismertetését b) A légi jármű-üzembentartási engedély birtokosának az a) bekezdésben említett műveletek végzése esetén nem kell az e rész szerinti nyilatkozatot benyújtania.”

43 — Az 1178/2011 rendelet IV. mellékletének MED. A.045 pontja a) alpontja (2) bekezdése ii. alpontja az 1. osztályú minősítést azok számára, akik 60. életévüket betöltötték, 6 hónap. Ugyanazon melléklet MED. A.030 pont f) alpontja szerint „a kereskedelmi pilóta-szakszolgálati engedély (CPL), a többfős személyzet pilóta-szakszolgálati engedély (MPL) vagy a légitársasági pilóta-szakszolgálati engedély (ATPL) kérelmezőjének vagy az ilyen engedélyek jogosultjának 1. osztályú orvosi minősítéssel kell rendelkeznie”.

98. Végezetül, ahogy W. Fries helyesen állította, az életkori korlátozás egyszerre tartalmaz korlátozást a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve, valamint a foglalkozás szabad gyakorlásához való jog tekintetében. Mivel önmagában kivételt ír elő a repülőgép-vezetést illetően, valamint a Charta 15. cikkének (1) bekezdése által előírt jogra vonatkozó korlátozást is tartalmaz, nem szabad kiterjesztően értelmezni. Ezért semmi nem indokolja, hogy a fenti szabályt szövegbeli és rendszerszintű vonásai ellenére kiterjesszük azon tevékenységek körén túl, amelyekre a rendelkezés kifejezetten vonatkozik.

4. Közbenső következtetés

99. Véleményem szerint a harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.65 pontjának b) alpontja, illetve az I. melléklet FCL.010 pontjában szereplő fogalom meghatározás szerinti „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az nem foglalja magában sem a repülőgép átszállítása céljából történő repüléseket, amelyek esetében sem utasok, sem áru vagy postai küldemény szállítására nem kerül sor, sem az olyan képzést és vizsgáztatást, amelynek során a 65 évesnél idősebb pilóta a repülőszemélyzet pilótatevékenységet nem végző tagjaként a repülőgép pilótafülkéjében tartózkodik.

V. Véggkövetkeztetések

100. A fentiekben kifejtettek alapján azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Bundesarbeitsgericht (szövetségi munkaügyi bíróság) által feltett kérdésekre a következőképpen válaszoljon:

- A kérdést előterjesztő bíróság első és második kérdésének vizsgálata nem tárt fel olyan tényezőt, amely a Charta 15. cikkének (1) bekezdése és 21. cikkének (2) bekezdése alapján érintené a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2011. november 3-i 1178/2011/EU bizottsági rendelet I. melléklete FCL.065. pontjának érvényességét.
- Az 1178/2011 rendelet I. melléklete FCL.65 pontjának b) alpontja, illetve az I. melléklet FCL.10 pontjában szereplő fogalom meghatározás szerinti „kereskedelmi célú légi fuvarozás” fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az nem foglalja magában sem a repülőgép átszállítása céljából történő repüléseket, amelyek esetében sem utasok, sem áru vagy postai küldemény szállítására nem kerül sor, sem az olyan képzést és vizsgáztatást, amelynek során a 65 évesnél idősebb pilóta a repülőszemélyzet pilótatevékenységet nem végző tagjaként a repülőgép pilótafülkéjében tartózkodik.