

02/2019 Der Fall Fries

EuGH, Rs. C-190/16 (Fries), Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juli 2017

aufbereitet von **Annelie Piesker**

Das Wichtigste: "Ein Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 65 Jahren erreicht hat, darf nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein" (VO [EU] Nr. 1178/2011 Anhang I FCL.065 Buchst. b der Kommission). Diese Regelaltersgrenze für Piloten von 65 Jahren, gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, ist im Hinblick auf die Berufsfreiheit nach Art. 15 Abs. 1 GRCh bzw. das Verbot der Diskriminierung wegen des Alters gemäß Art. 21 Abs. 1 GRCh mit dem Primärrecht vereinbar. Sie rechtfertigt jedoch kein generelles Berufsverbot für Piloten ab 65 Jahren, sondern schränkt deren Tätigkeiten lediglich ein.

I. Vorbemerkungen

Mit dem Inkrafttreten des Vertrages von Lissabon im Jahre 2009 entschärfte sich die auf das Mangold-Urteil zurückgehende Problematik der europäischen Rechtsprechung zur Altersdiskriminierung dahingehend, dass das Verbot der Altersdiskriminierung gemäß Art. 6 EUV i.V.m. Art. 21 GRCh Bestandteil des geschriebenen Unionsrechts wurde. Das Verbot entfaltet jedoch als Rechtmäßigkeitsmaßstab für das Sekundärrecht auch in diesem Zusammenhang weiterhin Bedeutung und kann insoweit Anlass zu einer primärrechtskonformen Auslegungskorrektur geben. So musste sich der EuGH im Rahmen der vorliegenden Rechtssache erneut mit den Altersgrenzen in der Luftfahrt auseinandersetzen und unter anderem die Frage klären, ob die sekundärrechtlich vorgesehene Altersgrenze von 65 Jahren für Piloten gültig ist.

Im Jahr 2011 hatte der EuGH bereits im Fall Prigge u.a. (C-447/09) entscheiden müssen, ob eine Zwangspensionierung mit 60 Jahren auf der Grundlage eines Tarifvertrages bei der Lufthansa mit dem Unionsrecht vereinbar ist. Der EuGH entschied damals zugunsten der Kläger und erklärte damit die Altersgrenze von 60 Jahren für die Lufthansapiloten zu einer unzulässigen Diskriminierung wegen des Alters. Begründet wurde dies damit, dass Piloten die Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit unter bestimmten Bedingungen aufgrund internationaler Sicherheitsbestimmungen bis zu einem Alter von 65 Jahren gestattet wird und diese Grenze um fünf Jahre vorzuverlagern weder von der Regelungsmacht der Tarifpartner gedeckt werde, noch den betroffenen Piloten zumutbar sei. Die tarifliche Altersgrenze von 60 Jahren verstoße daher gegen das Verbot der Altersdiskriminierung.

Im Fall Fries hatte der Europäische Gerichtshof nun zu prüfen, ob eine sekundärrechtlich vorgesehene Regelaltersgrenze für Piloten ab 65 Jahren mit dem Primärrecht, insbesondere der Berufsfreiheit und dem Verbot der Altersdiskriminierung vereinbar ist. Darüber hinaus soll geklärt werden wie der in der Verordnung genannte Begriff "gewerblicher Luftverkehr" auszulegen ist.

1. Auslegung "gewerblicher Luftverkehr"

Der Europäische Gerichtshof war vom BAG aufgefordert worden den Begriff "gewerblicher Luftverkehr" auszulegen. Er schloß sich den Schlussanträgen Generalanwalts Bobek an. Definiert werde "gewerblicher Luftverkehr" als die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post. Demnach sind Leer- oder Überführungsflüge kein „gewerblicher Luftverkehr“. Der Inhaber einer Pilotenlizenz darf sich darüber hinaus auch im Alter von 65 Jahren im Cockpit des Flugzeuges aufhalten, dort jedoch nur als Prüfer und Ausbilder tätig sein. Das Flugzeug selbst muss von einem anderen Piloten befördert werden. FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 verbietet dem Inhaber einer Pilotenlizenz ab 65 Jahren folglich weder als Pilot Leer- oder Überführungsflüge im Gewerbebetrieb eines Luftverkehrsunternehmens durchzuführen, noch – ohne Mitglied der Flugbesatzung zu sein – als Ausbilder und/oder Prüfer an Bord eines Luftfahrzeugs tätig zu sein. Das Verbot bezieht sich nur auf den gewerblichen Luftverkehr aufgrund der größeren technischen Komplexität der Luftfahrzeuge und der höheren Anzahl betroffener Personen im gewerblichen Luftverkehr (Rn.50).

2. Zivilrechtliche Ansprüche

Herr Fries wurde aufgrund der Regelaltersgrenze für Piloten ab seinem 65. Lebensjahr nicht länger von seinem Arbeitgeber beschäftigt. Sein Arbeitsvertrag endete jedoch erst zwei Monate später. Daher verlangte Herr Fries von seinem Arbeitgeber die Zahlung der Vergütung für die entfallenen zwei Monate. Der Arbeitgeber kommt nach § 293 BGB in Annahmeverzug, wenn er die vom Arbeitnehmer angebotene Arbeitsleistung nicht annimmt. Die Lufthansa, der Arbeitgeber von Herrn Fries, hatte seine Arbeitsleistung aufgrund der Regelaltersgrenze nicht angenommen. Herr Fries hätte demnach nach § 615 Satz 1 BGB die vereinbarte Vergütung ohne gearbeitet zu haben von der Lufthansa verlangen können. Ein Annahmeverzug des Arbeitgebers ist jedoch gemäß § 297 BGB ausgeschlossen, wenn der Arbeitnehmer außerstande

ist, die Leistung zu bewirken. Die Gründe dafür sind gleichgültig. Herr Fries war es untersagt ab dem 65. Lebensjahr im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein und folglich war er außerstande diese Leistung zu erbringen. Ist es dem Arbeitnehmer unmöglich die Leistung in Gänze oder teilweise zu erbringen, kann der Arbeitgeber den Arbeitnehmer nach § 241 Abs. 2 BGB aus Pflicht zur Rücksichtnahme mit anderen Arbeiten beschäftigen. Wird diese Rücksichtnahme vom Arbeitgeber verletzt, kann er sich schadensersatzpflichtig machen. Herr Fries war es aufgrund der Regelaltersgrenze nicht erlaubt in den zwei Monaten als Pilot im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein. Es wurden ihm jedoch keine anderen Arbeiten angeboten. Nach § 280 BGB könnte Herr Fries demnach aufgrund der Verletzung einer Pflicht aus dem bestehenden Schuldverhältnis zwischen den Parteien Schadensersatz verlangen.

3. Vereinbarkeit von FCL.065 Buchst. b) mit der Charta

Die ersten zwei Fragen des BAG bezogen sich auf die Vereinbarkeit der in FCL.065 Buchst. b) geregelten Altersgrenze für Piloten mit den Unionsgrundrechten. Ist die Altersgrenze für Piloten mit dem Verbot der Diskriminierung wegen des Alters in Art. 21 Abs. 1 GRCh und mit Art. 15 Abs. 1 GRCh, wonach jede Person das Recht hat zu arbeiten und einen frei gewählten Beruf auszuüben, vereinbar?

Der Grundsatz der Gleichbehandlung verlangt nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und nicht vergleichbare Sachverhalte nicht gleich behandelt werden dürfen, es sei denn, dass eine solche Behandlung objektiv berechtigt ist (Rn. 30). Dass die Altersgrenze von 65 Jahren für Piloten zu einer Ungleichbehandlung gegenüber Piloten unter 65 Jahren wegen des Alters führt, stellt der Gerichtshof umgehend fest. Jedoch kann diese Ungleichbehandlung gemäß Art. 52 Abs. 1 GRCh gerechtfertigt sein. Die Pilotenaufgaben werden nur beschränkt zur Sicherstellung der Flugsicherheit. Dem Berufspiloten wird ausschließlich die Tätigkeit als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen

Luftverkehr untersagt. Dies stellt dem Gerichtshof zufolge auch ein geeignetes Mittel dar, um ein angemessenes Sicherheitsniveau der Zivilluftfahrt in Europa aufrechtzuerhalten. Das Gericht führt hier ebenso aus, dass angemessene körperliche Fähigkeiten in diesem Beruf von großer Bedeutung sind, da körperliche Schwächen zu beträchtlichen Konsequenzen führen können. Es wurde festgestellt, dass diese Fähigkeiten unbestreitbar mit zunehmendem Alter abnehmen (Rn. 46). Der Gesetzgeber habe ein weites Ermessen für komplexe Fragen medizinischer Art. Die Altersgrenze für Piloten sei aus diesen Gründen "nicht unvernünftig". Ferner ist der Gesetzgeber auch nicht verpflichtet, eine individuelle Prüfung der körperlichen Fähigkeiten des Einzelnen durchführen zu lassen. Der Europäische Gerichtshof betont desweiteren ausdrücklich, dass die Altersgrenze für Piloten nicht automatisch zum Ausschluss vom Arbeitsmarkt führe. Die Regelung verbiete ihnen lediglich, als Piloten im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein.

Als weiteres Argument trug Generalanwalt Bobek zudem vor, dass die Altersgrenze von 65 Jahren bereits von der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und von den im Rahmen des Abkommens von Chicago erarbeiteten Normen festgelegt wurde. Völkerrechtliche Vorschriften können demnach hier die Anwendung der Unionsgrundrechte entscheidungserheblich beeinflussen. Die Ungleichbehandlung aufgrund des Alters sei aus diesen Gründen ein verhältnismäßiges Mittel, um die Sicherheit des Flugverkehrs zu gewährleisten. Ein Eingriff in Art. 21 Abs. 1 GRCh wurde daher als gerechtfertigt angesehen.

Der Gerichtshof weist darauf hin, dass die freie Berufsausübung nicht absolut gewährleistet wird, sondern im Zusammenhang mit ihrer gesellschaftlichen Funktion zu sehen ist (Rn.73). Beschränkungen der freien Berufsausübung sind daher aufgrund des Gesetzesvorbehalts gemäß Art. 52 Abs. 1 GRCh möglich. Das Verbot für Piloten ab 65 Jahren im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein sei als gesetzlich vorgesehen im Sinne von Art. 52 Abs. 1 GRCh zu betrachten. Die betreffende Einschränkung taste nicht den Wesensgehalt der Berufsfreiheit

selbst an (Rn. 75). Was genau den Wesensgehalt der Berufsfreiheit ausmacht, wird jedoch nicht weiter erläutert. Man könnte davon ausgehen, dass die weiterführende vollständige Ausübung des Berufs, auch über das 65. Lebensjahr hinaus zu der Berufsfreiheit und seinem Wesensgehalt gehöre. Weshalb die betreffende Einschränkung den Wesensgehalt der Berufsfreiheit nicht antaste, ist demnach nicht überzeugend dargestellt. Eine ausführlichere Erläuterung wäre hier wünschenswert gewesen.

Das Ziel der Verordnung sei die Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Sicherheitsniveaus der Zivilluftfahrt in Europa, was eine dem Gemeinwohl dienende Zielsetzung darstellt. Die Maßnahme sei geeignet, um diese dem Gemeinwohl dienende Zielsetzung zu gewährleisten. Die Gesamtheit der Erwägungen führt auch hier zu dem Ergebnis, dass die Einschränkung der Berufsfreiheit verhältnismäßig ist und eine Verletzung des Art. 15 Abs.1 GRCh vom EuGH abgelehnt wird. Die Intensität des Eingriffs ist jedoch bedenklich. Dem Berufspiloten wird ab dem 65. Lebensjahr die Möglichkeit genommen, seinen Beruf wie all die Jahre zuvor auszuüben. Nach Art. 52 Abs. 1 GRCh darf es zu Einschränkungen der Rechte und Freiheiten der Charta kommen, jedoch nur wenn diese erforderlich sind. Erforderlich wäre die Einschränkung, wenn es keine mildere Maßnahme gibt, die denselben Erfolg mit gleicher Sicherheit erzielt. Es sollte an dieser Stelle über ein milderes Mittel nachgedacht werden, beispielsweise über eine individuelle Prüfung der Berufspiloten ab dem 65. Lebensjahr. Ist der Berufspilot nach individueller Prüfung körperlich und geistig fit, so könnte er seinen Beruf weiterhin uneingeschränkt ausüben. Ein einheitliches und hohes Sicherheitsniveau der Zivilluftfahrt in Europa wäre auch dann gegeben.

Der Gerichtshof schloß sich jedoch den Schlussanträgen des Generalanwalts Bobek an und erklärte die Altersgrenze für Piloten (FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011) für mit der Charta vereinbar.

4. Schlussbetrachtung

Mit dem Urteil vom 5. Juli 2017 hat der EuGH entschieden, dass eine Altersgrenze für Piloten ab 65 Jahren gültig ist. Diese Entscheidung war bereits abzusehen, nachdem 2011 im Fall Prigge u.a. die Altersgrenze von 60 Jahren für unzulässig erklärt wurde. Erstaunlich erscheint demgegenüber, dass der EuGH im vorliegenden Fall gänzlich über eine etwaige Bestandskraft des in Rede stehenden Tertiärrechtsaktes bzw. die im Rahmen der Gültigkeitsvorlage stets zu berücksichtigende Möglichkeit der Umgehung der Frist des Art. 263 Abs. 6 AEUV (sog. Deggendorf-Doktrin) hinweggeht. Dem Urteil in der Rs. Fries ist im Ergebnis dennoch zu folgen. Es bringt jedoch auch Probleme mit sich. Das Rentenalter verschiebt sich immer weiter nach hinten. So konnten die im Jahre 1948 geborenen 2013 erst mit 65 Jahren und zwei Monaten in Rente gehen. Der Eintritt in das Rentenalter steigt in den nächsten Jahren stetig bis zum 67. Lebensjahr an. Zwischen der Vollendung des 65. Lebensjahres und dem Eintritt in die Rente könnte für den Berufspiloten – je nach rentenrechtlicher Gestaltung – eine rechtliche Lücke entstehen. Immerhin wurde vom EuGH jetzt entschieden, dass Berufspiloten auch weiterhin anders eingesetzt werden können, als im gewerblichen Luftverkehr. Die Fluggesellschaften verdienen ihr Geld letztendlich jedoch mit der Beförderung von Passagieren oder Fracht gegen Entgelt. Es ist fraglich, ob sie Piloten zwei weitere Jahre beschäftigen werden, wenn diese nur eingeschränkt einsetzbar sind. Es wäre daher überlegenswert, freilich unter der Voraussetzung einer individuellen Prüfung der jeweiligen körperlichen Fähigkeiten, die Altersgrenze für Piloten in den nächsten Jahren auf 67 Jahre zu erhöhen oder das gesetzliche Renteneintrittsalter für diese Berufsgruppe zu senken. Auch nach Ansicht der italienischen Regierung sei die rechtliche Problematik durch das nationale Recht zu lösen (vgl. Generalanwalt Bobek in seinem Schlussantrag vom 21.03.2017, Rn.72).

II. Vertiefende Lesehinweise

- Sagan, EuZW 2017, 729
- Stoffels, Beitrag im beck-blog vom 07. Juli 2017
- Nina Naske, Altersgrenze für Piloten - richtig oder falsch?, aufrufbar unter: <http://www.airliners.de/altersgrenze-piloten-eugh-die-luftrechts-kolumne-52/42033>

III. Sachverhalt

Der Kläger des Ausgangsverfahrens, Herr Werner Fries, war von 1986 bis zum 31. Dezember 2013 bei der Lufthansa als Flugkapitän und aufgrund einer Zusatzvereinbarung darüberhinaus als Auszubildender anderer Piloten beschäftigt. Im Oktober 2013 erreichte der Kläger das 65. Lebensjahr. Am 31. Dezember endete sein Arbeitsvertrag bei der Lufthansa, was auf seinen Tarifvertrag zurückzuführen ist, nach dem Verträge enden, sobald die Regelaltersgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung erreicht ist. Diese Altersgrenze sollte für Herrn Fries 65 Jahre und 2 Monate betragen. Die Lufthansa beschäftigte den Kläger nach dem 31. Oktober jedoch nicht mehr. Sie berief sich dabei auf die Regelung nach FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011, in der es heißt, dass ein Pilot ab dem 65. Lebensjahr nicht mehr im gewerblichen Luftverkehr tätig sein darf. Herr Fries trug vor, dass er aufgrund der Lizenzen, über die er verfügte, von der Lufthansa als Pilot auf Leer- und Überführungsflügen sowie als Ausbilder und Prüfer eingesetzt hätte werden können. Er verklagte die Lufthansa vor dem Bundesarbeitsgericht (Deutschland) auf Zahlung seines Entgelts für die Monate November und Dezember 2013. Beide Parteien legten Revision beim BAG ein. Es setzte das Ausgangsverfahren aus und ersuchte den EuGH im Rahmen des Vorabentscheidungsverfahrens gemäß Art. 267 AEUV um Beantwortung der sich stellenden Fragen.

IV. Aus den Entscheidungsgründen

[...]

30 Nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs verlangt dieser allgemeine Grundsatz, dass vergleichbare Sachverhalte nicht unterschiedlich und unterschiedliche Sachverhalte nicht gleich behandelt werden, es sei denn, dass eine solche Behandlung objektiv gerechtfertigt ist (Urteil vom 1. März 2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats u. a., C-236/09, EU:C:2011:100, Rn. 28 und die dort angeführte Rechtsprechung).

31 Somit ist erstens zu prüfen, ob FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 eine Ungleichbehandlung aufgrund des Alters begründet.

32 Nach dieser Bestimmung darf der Inhaber einer Pilotenlizenz, nachdem er das Alter von 65 Jahren erreicht hat, nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein.

33 FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 gewährt so dem Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 65 Jahren erreicht hat, eine weniger günstige Behandlung als dem, der jünger als 65 Jahre ist.

35 Zweitens ist zu prüfen, ob diese Ungleichbehandlung jedoch mit Art. 21 Abs. 1 der Charta im Einklang steht, da sie den in Art. 52 Abs. 1 der Charta angeführten Kriterien entspricht.

37 Es steht fest, dass das Verbot für Inhaber einer Pilotenlizenz, die das Alter von 65 Jahren erreicht haben, als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein, als gesetzlich vorgesehene

Einschränkung im Sinne von Art. 52 Abs. 1 der Charta anzusehen ist, da sie sich aus FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 ergibt.

38 Des Weiteren achtet diese Einschränkung, wie der Generalanwalt in Nr. 33 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, den Wesensgehalt des Diskriminierungsverbots. Sie stellt diesen Grundsatz als solchen nämlich nicht in Frage, da es nur um die spezifische Frage der Beschränkung der Pilotenaufgaben im Hinblick auf die Sicherstellung der Flugsicherheit geht (vgl. entsprechend Urteil vom 29. April 2015, Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, Rn. 54).

39 Es ist jedoch weiter zu prüfen, ob diese Einschränkung im Sinne von Art. 52 Abs. 1 der Charta dem Gemeinwohl dient, und wenn ja, ob sie den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Sinne dieser Bestimmung wahrt.

43 Unter diesen Umständen ist festzustellen, dass es sich beim Ziel der Schaffung und Aufrechterhaltung eines einheitlichen, hohen Sicherheitsniveaus der Zivilluftfahrt in Europa um eine dem Gemeinwohl dienende Zielsetzung handelt.

44 Somit ist zu prüfen, ob FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011, durch den Inhabern einer Pilotenlizenz, die das Alter von 65 Jahren erreicht haben, verboten wird, als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein, eine verhältnismäßige Anforderung vorschreibt, d. h., ob diese Maßnahme geeignet ist, das verfolgte Ziel zu erreichen, und nicht über das hierfür Erforderliche hinausgeht.

45 Was erstens die Geeignetheit dieser Bestimmung im Hinblick auf das verfolgte Ziel angeht, ergibt sich aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs, dass in Bezug auf die Flugsicherheit Maßnahmen, die auf die Vermeidung von Flugzeugunglücken durch Kontrolle der Tauglichkeit und körperlichen

Fähigkeiten der Piloten abzielen, damit menschliche Schwächen nicht zur Ursache derartiger Unfälle werden, unbestreitbar Maßnahmen darstellen, die geeignet sind, die Sicherheit des Flugverkehrs zu gewährleisten (vgl. entsprechend Urteil vom 13. September 2011, Prigge u. a., C-447/09, EU:C:2011:573, Rn. 58).

[...]

50 Indem der Unionsgesetzgeber diese Altersgrenze nur für den gewerblichen Luftverkehr festgelegt hat, hat er jedoch die Unterschiede zwischen gewerblichem und nicht gewerblichem Luftverkehr berücksichtigt, nämlich insbesondere die größere technische Komplexität der Luftfahrzeuge und die höhere Anzahl betroffener Personen im gewerblichen Luftverkehr. Solche Unterschiede rechtfertigen die Aufstellung unterschiedlicher Regelungen, um die Sicherheit des Flugverkehrs für die beiden Verkehrsarten zu gewährleisten.

51 Unter diesen Umständen scheint der Umstand, dass die Altersgrenze von 65 Jahren nur auf den gewerblichen Luftverkehr Anwendung findet, eher für als gegen die Verhältnismäßigkeit der betrachteten Maßnahme zu sprechen.

53 Um sodann zu ermitteln, ob diese Maßnahme über das zur Erreichung des angestrebten Ziels Erforderliche hinausgeht und die Interessen der über 65-jährigen Inhaber von Pilotenlizenzen übermäßig beeinträchtigt, ist sie in dem Regelungskontext zu betrachten, in den sie sich einfügt, und sind sowohl die Nachteile, die sie für die Betroffenen bewirken kann, als auch die Vorteile zu berücksichtigen, die sie für die Gesellschaft im Allgemeinen und die diese bildenden Individuen bedeutet (vgl. entsprechend Urteil vom 5. Juli 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, Rn. 38 und die dort angeführte Rechtsprechung).

55 Da die Piloten von Luftfahrzeugen in der Kette der Akteure der Luftfahrt ein wesentliches Glied darstellen, bleibt die Kompetenz dieser Spezialisten eine der Hauptgarantien für die Zuverlässigkeit und Sicherheit der Zivilluftfahrt. Vor diesem Hintergrund ist der Erlass von Maßnahmen, mit denen gewährleistet werden soll, dass nur die über die erforderlichen körperlichen Fähigkeiten verfügenden Personen Luftfahrzeuge fliegen dürfen, unerlässlich, um die Gefahr von Zwischenfällen aufgrund menschlichen Versagens auf ein Mindestmaß zu verringern.

56 Unter diesen Umständen erscheint es nicht unvernünftig, dass es der Unionsgesetzgeber unter Berücksichtigung der Bedeutung menschlicher Faktoren auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt sowie des über die Jahre fortschreitenden Verlusts der für die Ausübung des Pilotenberufs erforderlichen körperlichen Fähigkeiten für erforderlich hält, für die Tätigkeit als Pilot im gewerblichen Luftverkehr eine Altersgrenze festzulegen, um ein angemessenes Sicherheitsniveau der Zivilluftfahrt in Europa aufrechtzuerhalten.

[...]

60 Aufgrund der engen Verbindung zwischen der Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem Schutz der Besatzungsmitglieder, der Fluggäste und der Bewohner der überflogenen Gebiete steht es dem Unionsgesetzgeber frei, wenn er sich für die Festlegung einer Altersgrenze wie der in der vorliegenden Rechtssache fraglichen entscheidet, angesichts wissenschaftlicher Ungewissheiten Maßnahmen den Vorzug zu geben, bei denen er sich sicher ist, dass sie ein hohes Maß an Sicherheit bieten, sofern diese auf objektiven Tatsachen gegründet sind.

62 Des Weiteren spiegelt FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 völkerrechtliche Vorschriften auf dem Gebiet der internationalen gewerblichen Luftfahrt wider, auf die der elfte Erwägungsgrund

der Verordnung im Übrigen ausdrücklich Bezug nimmt und die dieselbe Altersgrenze festlegen.

63 Wie der Generalanwalt in Nr. 56 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, stellen solche Vorschriften, da sie auf einer intensiven Fachdiskussion sowie auf Sachverstand beruhen, als objektive und vernünftige Anhaltspunkte für die Entscheidungsträger ein besonders maßgebliches Element dar, um die Verhältnismäßigkeit der in der vorliegenden Rechtssache fraglichen Bestimmung des Unionsrechts zu beurteilen.

64 Ferner ist der Unionsgesetzgeber angesichts des ihm zur Verfügung stehenden Wertungsspielraums nicht dazu verpflichtet, statt einer Altersgrenze eine individuelle Prüfung der körperlichen und psychischen Fähigkeiten jedes Inhabers einer Pilotenlizenz vorzusehen, der älter als 65 Jahre ist.

[...]

67 FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 schließt nämlich die Inhaber einer Pilotenlizenz, die das Alter von 65 Jahren erreicht haben, nicht von jeglicher Aktivität auf dem Gebiet der Luftfahrt aus, sondern verbietet ihnen lediglich, als Pilot im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein.

69 Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass die durch FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 eingerichtete Ungleichbehandlung aufgrund des Alters mit Art. 21 Abs. 1 der Charta im Einklang steht.

[...]

71 Vorliegend führt die Anwendung von FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 zu einer Beschränkung der Berufsfreiheit der

Inhaber einer Pilotenlizenz, die das Alter von 65 Jahren erreicht haben, die darin besteht, dass sie vom Datum ihres 65. Geburtstags an ihren Beruf als Pilot im gewerblichen Luftverkehr nicht mehr ausüben können.

73 Was insbesondere die Berufsfreiheit und die unternehmerische Freiheit betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs die freie Berufsausübung, ebenso wie das Eigentumsrecht, nicht absolut gewährleistet wird, sondern im Zusammenhang mit ihrer gesellschaftlichen Funktion zu sehen ist. Die Ausübung dieser Freiheiten kann daher Beschränkungen unterworfen werden, sofern diese tatsächlich den dem Gemeinwohl dienenden Zielen der Union entsprechen und keinen im Hinblick auf den verfolgten Zweck unverhältnismäßigen und untragbaren Eingriff darstellen, der diese Rechte in ihrem Wesensgehalt antastet (Urteil vom 6. September 2012, Deutsches Weintor, C-544/10, EU:C:2012:526, Rn. 54 und die dort angeführte Rechtsprechung).

75 Des Weiteren tastet die betreffende Einschränkung nicht den Wesensgehalt der Berufsfreiheit selbst an, da sie die berufliche Tätigkeit der Inhaber einer Pilotenlizenz, die das Alter von 65 Jahren erreicht haben, lediglich bestimmten Einschränkungen unterwirft.

77 Was die Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit angeht, ergibt sich aus den Rn. 45 bis 52 des vorliegenden Urteils, dass die Maßnahme, um die es in der vorliegenden Rechtssache geht, geeignet ist, die dem Gemeinwohl dienende Zielsetzung zu gewährleisten.

[...]

79 Somit ist das Verbot gemäß FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 für Inhaber einer Pilotenlizenz, die das Alter von 65 Jahren erreicht haben, als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig zu sein, mit Art. 15 Abs. 1 der Charta vereinbar.

81 Mit seiner dritten Frage möchte das vorlegende Gericht wissen, ob FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 dahin auszulegen ist, dass er dem Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 65 Jahren erreicht hat, verbietet, als Pilot Leer- oder Überführungsflüge im Gewerbebetrieb eines Luftverkehrsunternehmens durchzuführen, bei denen weder Fluggäste noch Fracht oder Post befördert werden, sowie – ohne Mitglied der Flugbesatzung zu sein – als Ausbilder und/oder Prüfer an Bord eines Luftfahrzeugs tätig zu sein.

[...]

84 In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass FCL.010 des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 den Begriff „gewerblicher Luftverkehr“ ausdrücklich als die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post definiert.

85 Bei Leer- oder Überführungsflügen handelt es sich jedoch, wie aus der Vorlageentscheidung und dem Wortlaut der dritten Frage hervorgeht, nicht um Flüge, die der Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post dienen.

86 Des Weiteren steht fest, was die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Ausbildung und Prüfung von Piloten angeht, dass sich der Inhaber einer Pilotenlizenz, der als Ausbilder und/oder Prüfer tätig ist, zwar im Cockpit des Flugzeugs aufhält, dieses aber nicht fliegt.

87 Somit ist festzustellen, dass weder Leer- noch Überführungsflüge noch Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Ausbildung und Prüfung von Piloten der Maßnahme gemäß FCL.065 Buchst. b des Anhangs I der Verordnung Nr. 1178/2011 unterfallen.

[...]