

RECHTSPRAAK

Werner Fries/Lufthansa CityLine GmbH

Ontnemen bevoegdheid bestuurder luchtvaartuig bij 65 jaar is objectief gerechtvaardigd.

Feiten

In Bijlage-I van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna: Verdrag van Chicago) is bepaald dat voor internationale commerciële vluchten de bevoegdheid tot gezagsvoerder vervalst bij uiterlijk 65 jaar. In de Europese Verordening burgerluchtvaart in Europa is deze bepaling overgenomen (Bijlage I, FCL.o65, onder b). Fries is in 1986 in dienst getreden van Lufthansa. Vanaf 31 oktober 2013 heeft Lufthansa Fries geen werk meer verschaft, op grond dat Fries ingevolge FCL.o65, onder b), van bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1178/2011 (hierna: Verordening 1178/2011) vanaf die datum niet langer het recht had te fungeren als piloot in het commerciële luchtvervoer. Fries stelt zich op het standpunt dat de weigering hem te werk te stellen in strijd is met de wet (want leeftijdsdiscriminatie). De verwijzende rechter uit twijfels over de geldigheid van FCL.o65, onder b), van bijlage I bij die verordening in het licht van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (hierna: Handvest), met name van het in artikel 21, lid 1, van het Handvest neergelegde verbod van discriminatie op grond van leeftijd en het in artikel 15, lid 1, van het Handvest neergelegde recht te werken en een vrijelijk gekozen of aanvaard beroep uit te oefenen.

Oordeel

Het Hof van Justitie EU oordeelt als volgt.

Ontnemen bevoegdheid bestuurder luchtvaartuig bij 65 jaar, is objectief gerechtvaardigd

Vast staat dat het verbod voor houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar hebben bereikt, om te fungeren als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer, moet worden geacht te zijn ingesteld bij wet in de zin van artikel 52, lid 1, van het Handvest, aangezien het voortvloeit uit FCL.o65, onder b), van bijlage I bij Verordening 1178/2011. Zoals de advocaat-generaal in punt 33 van zijn conclusie heeft opgemerkt eerbiedigt die beperking voorts de wezenlijke inhoud van het non-discriminatiebeginsel. Die beperking doet immers geen afbreuk aan dat beginsel als zodanig, voor zover zij slechts betrekking heeft op de vraag, waarvan de reikwijdte beperkt is, naar de beperkingen op de uitoefening van het beroep van piloot om de veiligheid van de luchtvaart te

waarborgen (zie naar analogie HvJ EU 29 april 2015, C-528/13, Léger, ECLI:EU:C:2015:288, punt 54). Er moet echter nog worden nagegaan of die beperking beantwoordt aan een doelstelling van algemeen belang in de zin van artikel 52, lid 1, van het Handvest en, zo ja, of zij in overeenstemming is met het evenredigheidsbeginsel in de zin van die bepaling. Aangezien FCL.065, onder b), van bijlage I bij Verordening 1178/2011 een maatregel ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 216/2008 is, wordt met de in casu aan de orde zijnde bepaling hetzelfde doel nagestreefd als met deze laatste verordening, namelijk de totstandbrenging en de instandhouding van een hoog uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa, zoals blijkt uit zowel artikel 2 van Verordening 216/2008 als de overwegingen 1 en 11 van Verordening 1178/2011. Opgemerkt zij dat het Hof van Justitie, met betrekking tot de veiligheid van het luchtverkeer, bij de uitlegging van artikel 2, lid 5, en artikel 4, lid 1, van Richtlijn 2000/78/EG van de Raad van 27 november 2000 tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep (PbEG 2000, L 303/16), heeft geoordeeld dat de doelstelling die bestaat in het waarborgen van de veiligheid van het luchtverkeer, een legitiem doel in de zin van die bepalingen is (zie in de zin HvJ EU 13 september 2011, C-447/09, Prigge e.a., ECLI:EU:C:2011:573, punten 58 en 69). Bijgevolg vormt de doelstelling om een hoog uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa tot stand te brengen en in stand te houden, een doelstelling van algemeen belang. Door die leeftijdsgrens alleen voor commercieel luchtvervoer op te leggen heeft de Uniewetgever echter rekening gehouden met de verschillen tussen dat type vervoer en niet-commercieel luchtvervoer, met name met de grotere technische complexiteit van luchtvaartuigen die voor commercieel luchtvervoer worden gebruikt en met het groter aantal betrokkenen bij commercieel luchtvervoer. Die verschillen rechtvaardigen dat ter waarborging van de veiligheid van het luchtverkeer voor de twee typen vervoer verschillende regels worden ingevoerd. Bijgevolg lijkt het feit dat de leeftijdsgrens van 65 jaar alleen voor commercieel luchtvervoer geldt, de evenredigheid van de betrokken maatregel veeleer te kunnen versterken dan te kunnen doen afnemen. Het verbod voor houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar hebben bereikt, om te fungeren als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer, vormt derhalve een geschikt middel om een passend veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa te handhaven. Aangezien piloten van luchtvaartuigen een essentiële schakel in de keten van betrokkenen bij de luchtvaart vormen, blijft de bekwaamheid van die specialisten een van de belangrijkste waarborgen voor de betrouwbaarheid en de veiligheid van de burgerluchtvaart. In deze context is de vaststelling van maatregelen om ervoor te zorgen dat alleen personen die over de vereiste fysieke capaciteiten beschikken om een luchtvaartuig te mogen besturen, noodzakelijk om het risico op aan een menselijke fout te wijten tekortkomingen tot een minimum te beperken. Bijgevolg lijkt het niet onredelijk dat de Uniewetgever, rekening houdend met het belang van de menselijke factor op het gebied van de burgerluchtvaart en met de geleidelijke afname in de loop der jaren van de fysieke capaciteiten die vereist zijn voor de uitoefening van het beroep van piloot, het noodzakelijk acht een leeftijdsgrens voor piloten in het commerciële luchtvervoer vast te stellen, om een passend veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa te handhaven. Bovendien moet worden benadrukt dat die leeftijdsgrens niet

automatisch tot gevolg heeft dat de betrokken personen gedwongen worden zich definitief terug te trekken uit de arbeidsmarkt, aangezien door die leeftijdsgrens geen dwingend stelsel van automatische pensionering wordt ingesteld en die leeftijdsgrens niet noodzakelijkerwijs impliceert dat de arbeidsovereenkomst van een werknemer wordt beëindigd op grond dat deze de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt (zie naar analogie HvJ EU 5 juli 2012, C-141/11, Hörnfeldt, ECLI:EU:C:2012:421, punt 40).

FCL.o65, onder b), van bijlage I bij Verordening 1178/2011 sluit houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar hebben bereikt immers niet uit van alle activiteiten op het gebied van luchtvervoer, maar verbiedt die houders alleen om te fungeren als piloot in het commerciële luchtvervoer. Bijgevolg moet worden vastgesteld dat het verbod voor houders van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar hebben bereikt om te fungeren als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer, niet verder gaat dan noodzakelijk is ter verwezenlijking van de nagestreefde doelstelling van algemeen belang.

Instantie: Hof van Justitie van de Europese Unie

Datum uitspraak: 05-07-2017

ECLI: ECLI:EU:C:2017:513

Zaaknummer:

Rechters: R. de Silva Lapuerta, J.C. J-C Bonichot, A. Arabadjiev, S. Rodin en E. Regan

Wetsartikelen: Verordening (EU) nr. 1178/2011, Bijlage I, FCL.o65, onder b, 21 Handvest Grondrechten EU en WGBL