

ERHVERVSJURA

Piloter må gerne fyres som 65-årige

EU-RET: EU-Domstolen slår fast, at det er sagligt af hensyn til flysikkerheden at afskedige piloter ansat i almindelige transportselskaber, når piloterne fylder 65 år.



HANS SØNDERBY CHRISTENSEN
advokat,
specialiseret i EU-ret

finans@finans.dk



PATRICK GOERGEN
advokat,
specialiseret i EU-ret

finans@finans.dk

EU-Domstolen har i en ny dom taget stilling til, hvorvidt en afskedigelsesgrænse på 65 år for piloter inden for kommerciel flytransport er i overensstemmelse med EU-retten. EU-Domstolen fastslår, at den aldersgrænse, som EU-lovgiver har indført, ikke er i strid med det EU-retlige ligebehandlingsprincip. Dette konkluderes på baggrund af en grundig gennemgang af sagligheden, proportionaliteten og de bagvedliggende hensyn til reglens indførelse.

Sagens omstændigheder er, at Werner Fries (herefter "arbejdstageren") havde været ansat hos Lufthansa som luftkaptajn i 27 år, indtil han i oktober 2013 fyldte 65 år. På baggrund af EU-lovgivning, der forbyder piloter, som er fyldt 65 år, at flyve passagerfly kommercielt, afskedigede Lufthansa arbejdstageren. Arbejdstageren krævede herefter, at Lufthansa betalte ham for november og december 2013, da ansættelseskontrakten først udløb i slutningen af december 2013.

I november og december 2013 havde arbejdstageren stadig sit pilotcertifikat til at flyve transportfly og uddanne piloter. Han mente, at han fortsat kunne udføre transport- og uddannelsesopgaver hos Lufthansa indtil ansættelseskontraktens udløb.

På den baggrund gjorde arbejdstageren gældende, at opsigelsen var et brud på forbuddet mod aldersdiskrimination. Derudover begrænsede opsigelsen mulighederne for frit at kunne vælge erhverv på en måde, som var i strid med de EU-retlige regler.

Sagen blev anlagt ved Bundesarbeitsgericht (Den tyske forbundsdomstol i arbejdsretlige sager), og denne valgte at stille EU-Domstolen to spørgsmål.

1. Det første spørgsmål var, om den EU-regulering, der forbyder piloter på 65 år og derover at flyve passagerer kommercielt, er i strid med EU's forbud mod aldersdiskrimination.

2. Det andet spørgsmål var,

hvad der skal forstås ved begrebet »erhvervsmæssig transport«, som er det afgørende begreb i den EU-lovgivning, der indfører aldersgrænsen på 65 år.

I dommen af 5. juli 2017 fastslår EU-Domstolen, at reguleringen ikke er i strid med det EU-retlige princip om forbud mod aldersdiskrimination.

EU-Domstolen indleder med at undersøge, om EU-lovgiver har tilsidesat princippet om forbud mod forskelsbehandling ved at forbyde indehavere af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, at flyve et luftfartøj, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport.

Når det skal vurderes, om der foreligger en forskelsbehandling, skal det efter EU-Domstolens faste praksis vurderes, om ensartede situationer er behandlet forskelligt, og hvis dette er tilfældet, skal det vurderes, om forskelsbehandlingen er objektivt begrundet.

EU-Domstolen konstaterer, at der utvivlsomt er tale om en mindre gunstig behandling af piloter, der er fyldt 65 år, end af piloter, som er under 65 år, og at der derfor er tale om en forskelsbehandling på grund af alder.

EU-Domstolen undersøger dernæst, om denne forskelsbehandling kan begrundes på et objektivt grundlag, hvorved forskelsbehandlingen skal leve op til en række krav.

1. For det første skal forskelsbehandlingen ske på grundlag af lov. Dette krav var opfyldt i sagen, da forskelsbehandlingen var sket på baggrund af EU-lovgivningen.

2. Det andet krav er, at foranstaltningen skal varetage hensyn af almen interesse. Det fremgår klart, at formålet med lovgivningen er fastlæggelse og opretholdelse af et højt og ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i EU.

EU-Domstolen refererer til en tidligere udtalelse, hvori det konstateres, at et formål om at sikre luftfarten udgør et mål af almen interesse. Dermed er også dette krav opfyldt.

3. Det tredje krav, der skal være opfyldt for at forskelsbehandlingen kan accepteres som overensstemmende med EU-retten, er en vurdering af, hvorvidt reguleringen går videre end nødvendigt eller med andre ord, om den er proportional. EU-Domstolen fastslår, at der er en almen interesse i, at tilliden til luftfarten i EU er høj. Det er således velbegrundet, at menneskelige fejl under flyvningen forsøges hindret ved at opstille krav til piloternes fysik.

På den baggrund finder EU-Domstolen, at det ikke er uproportionelt, at EU-lovgiver har fastsat en generel aldersgrænse på 65 år med henblik på at opretholde et passende sikkerhedsniveau

for den civile luftfart i EU.

Arbejdstageren gør gældende, at der ikke er nogen lægevidenskabelig konsensus, som fastslår, at 65 år er den alder, hvor piloter ikke længere sikkert kan udøve kommerciel flytransport. Hertil anfører EU-Domstolen, at EU-lovgiver har en vid skønsmargen, når det kommer til komplekse lægelige spørgsmål såsom spørgsmålet i nærværende sag om, hvornår en pilot ikke længere sikkert kan flyve kommerciel lufttransport.

EU-Domstolen udtaler endvidere, at der ikke er noget, der indikerer, at EU-lovgiver er gået for vidt ved fastsættelsen, og det kan ikke antages, at EU i stedet for en fast aldersgrænse skulle indføre en individuel undersøgelse af de fysiske og psykiske evner for enhver indehaver af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år.

Derudover er der ikke tale om en udelukkelse fra arbejdsmarkedet af de berørte parter, blot en begrænsning af deres muligheder for at udøve kommerciel flytransport.

Slutteligt tager EU-Domstolen stilling til, hvorvidt den valgte fremgangsmåde er egnet til at højne flysikkerheden. Det konstateres kort, at ud fra de ovennævnte betragtninger er det en fornuftig og egnet regulering, som EU-lovgiver har indført.

EU-Domstolen konkluderer, at der intet er frembragt

”

På den baggrund finder EU-Domstolen, at det ikke er uproportionelt, at EU-lovgiver har fastsat en generel aldersgrænse på 65 år med henblik på at opretholde et passende sikkerhedsniveau for den civile luftfart i EU.

under sagen, der kan bringe 65-årsgrænsen i strid med EU-retten, og derfor er det fortsat lovligt at have en aldersgrænse på 65 år inden for kommerciel flytransport.

Ved behandlingen af det andet spørgsmål, som var, hvad der skulle forstås ved begrebet »kommerciel flytransport«, vurderer EU-Domstolen, at det fremgår direkte af EU-reglerne, der indfører 65-årsgrænsen, at begrebet omfatter »befordring af passagerer, gods eller post mod betaling af vederlag eller leje«.

Modsætningsvis omfatter det ikke til eksempel undervisning af piloter eller flyvning med tomme fly.

Dermed kunne Lufthansa potentielt fortsat have ansat arbejdstageren i den resterende periode af hans ansættelseskontrakt, hvor han kunne have udført andre opgaver end kommerciel flytransport.

Stillingtagen til denne del af sagen overlader EU-Domstolen dog til den nationale ret.

Dommen er interessant for dansk erhvervsliv, fordi den nuancerer reglerne om forbud mod aldersdiskrimination.

Det er således ikke et absolut forbud, og det kan fraviges, hvis tungtvejende hensyn såsom hensynet til sikker lufttrafik gør sig gældende. Det er uvist, om der kan indføres lignende alderskrav i beslægtede brancher.

Denne artikel om aktuel EU-ret, som bringes i Jyllands-Posten, udarbejdes af advokaterne Hans Sønderby Christensen (H), Sønderby Legal, samt advokat Patrick Goergen, Etude Goergen, begge specialiserede inden for området.



EU-Domstolen blåstempler, at et EU-land har fastsat en generel aldersgrænse på 65 år for at opretholde et passende sikkerhedsniveau for den civile luftfart i EU.

Foto: AP