



Press och information

Europeiska unionens domstol
PRESSMEDDELANDE nr 88/11
Luxemburg, den 13 september 2011

Dom i mål C-447/09
Reinhard Prigge, Michael Fromm och Volker Lambach / Deutsche Lufthansa
AG

Förbud för trafikflygare att utöva sitt yrke efter 60 års ålder utgör diskriminering på grund av ålder

Även om rätten att utöva detta yrke kan begränsas från och med denna ålder går ett totalförbud utöver vad som är nödvändigt för att garantera flygsäkerheten

I direktivet om likabehandling i arbetslivet¹ införs ett förbud mot all särbehandling på grund av ålder som inte är vederbörligen motiverad. Medlemsstaterna kan dock, när de genomför direktivet, föreskriva att särbehandling på grund av arbetstagarnas fysiska förmågor, vilka är ålderrelaterade, inte utgör diskriminering om dessa fysiska förmågor utgör ett verkligt och avgörande yrkeskrav. Direktivet påverkar inte heller medlemsstaternas möjlighet att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att upprätthålla allmän säkerhet.

Medlemsstaterna kan vidare överlåta åt arbetsmarknadens parter att genomföra direktivet.

I internationell och tysk rätt föreskrivs att en pilot mellan 60 och 64 års ålder inte får fortsätta att utöva sitt yrke annat än som medlem av en flerpilotsbesättning och under förutsättning att han eller hon är den enda piloten i flygbesättningen som har uppnått en ålder av 60 år. En pilot som har uppnått 65 års ålder får dock, enligt dessa bestämmelser, inte längre utöva sitt yrke.

Enligt det kollektivavtal som är tillämpligt på det tyska flygbolaget Deutsche Lufthansas personal – som erkänts i tysk rätt – får företagets piloter inte utöva sitt yrke efter 60 års ålder.

Reinhard Prigge, Michael Fromm och Volker Lambach hade under många år tjänstgjort på Deutsche Lufthansa som styrmän och därefter som befälhavare. Enligt kollektivavtalet upphörde deras anställningsavtal automatiskt när de hade fyllt 60 år. Eftersom de ansåg sig ha blivit utsatta för åldersdiskriminering, som är förbjuden enligt direktivet, väckte de talan vid tysk domstol med yrkande om fastställande av att deras arbetsförhållanden med Deutsche Lufthansa inte hade upphört att gälla efter den månad då de hade fyllt 60 år samt förordnande om att anställningsavtalen skulle fortlöpa.

Bundesarbeitsgericht (federal arbetsdomstol, Tyskland) har frågat domstolen om ett kollektivavtal i vilket det, av flygsäkerhetsskäl, föreskrivs en åldersgräns på 60 år för trafikflygare är förenligt med unionsrätten.

Domstolen påpekar först och främst att kollektivavtal som ingås mellan arbetsmarknadens parter, i samma utsträckning som bestämmelser i lagar eller andra författningar, ska iaktta principen om icke diskriminering på grund av ålder, vilken princip har erkänts som en allmän princip i unionsrätten och kommit till konkret uttryck i direktivet om likabehandling i arbetslivet.

Domstolen konstaterar vidare att begränsningen för piloter att utöva sitt yrke efter 60 års ålder har införts av hänsyn till såväl säkerheten för passagerare och befolkningen i de områden flygplanen

¹ Rådets direktiv 2000/78/EG av den 27 november 2000 om inrättande av en allmän ram för likabehandling i arbetslivet (EGT L 303, s. 16).

passerar, som piloternas hälsa och säkerhet. Detta är mål som kan motivera en särbehandling. En sådan begränsning kan införas genom ett kollektivavtal. Domstolen påpekar emellertid att det i internationell och tysk rätt inte har ansetts vara nödvändigt att införa ett förbud för piloter att utöva sitt yrke efter 60 års ålder, utan att det räcker att deras yrkesutövning begränsas. Domstolen slår således fast att **ett förbud mot att vara pilot efter denna ålder, såsom föreskrivs i kollektivavtalet, inte är nödvändigt för den allmänna säkerheten och folkhälsan.**

Domstolen konstaterar vidare att en anställds specifika fysiska förmågor kan anses utgöra ett verkligt och avgörande yrkeskrav för att få utöva trafikflygaryrket och att dessa förmågor är åldersrelaterade. Detta krav syftar till att garantera flygsäkerheten och utgör ett legitimt mål som motiverar en särbehandling på grund av ålder.

Det är emellertid under mycket begränsade omständigheter som en sådan särbehandling kan vara berättigad. Domstolen påpekar i det avseendet att piloter, enligt de internationella och nationella myndigheterna, besitter de fysiska förmågor som krävs för att flyga upp till 65 års ålder, även om de, mellan 60 och 65 år, endast får tjänstgöra som trafikflygare om de ingår i en besättning där de andra piloterna är under 60 år. Lufthansas arbetsmarknadsparter har emellertid fastställt åldersgränsen till 60 år, efter vilken ålder trafikflygare inte längre anses besitta de fysiska förmågor som krävs för att utöva sitt yrke.

Domstolen har under dessa omständigheter svarat att en **den åldersgräns på 60 år för att få flyga i kommersiell trafik som arbetsmarknadens parter har infört utgör ett oproportionerligt krav mot bakgrund av** internationell och tysk rätt, där denna åldersgräns har fastställts till 65 år.

PÅPEKANDE: Begäran om förhandsavgörande gör det möjligt för domstolarna i medlemsstaterna att, i ett mål som pågår vid dem, vända sig till EU-domstolen med frågor om tolkningen av unionsrätten eller om giltigheten av en unionsrättsakt. Domstolen avgör inte målet vid den nationella domstolen. Det är den nationella domstolen som ska avgöra målet i enlighet med EU-domstolens avgörande. Detta avgörande är på samma sätt bindande för de övriga nationella domstolar där en liknande fråga uppkommer.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för domstolen.

Domen i [fulltext](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127

Bilder från uppläsningen av domen finns tillgängliga på " [Europe by Satellite](#)." ☎ (+32) 2 2964106