

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τμήμα μείζονος συνθέσεως)
της 13ης Σεπτεμβρίου 2011 *

Στην υπόθεση C-447/09,

με αντικείμενο αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, που υπέβαλε το Bundesarbeitsgericht (Γερμανία) με απόφαση της 17 Ιουνίου 2009, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 18 Νοεμβρίου 2009, στο πλαίσιο της δίκης

Reinhard Prigge,

Michael Fromm,

Volker Lambach

κατά

Deutsche Lufthansa AG,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τμήμα μείζονος συνθέσεως),

συγκείμενο από τους Β. Σκουρή, Πρόεδρο, Α. Tizzano, J.N. Cunha Rodrigues, Κ. Lenaerts, J.-C. Bonichot, Κ. Schiemann, D. Šváby, προέδρους τμήματος, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, P. Lindh (εισηγητήτρια), M. Berger, A. Prechal και E. Jarašiūnas, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Cruz Villalón
γραμματέας: Κ. Malacek, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 8 Μαρτίου 2011,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— οι Prigge, Fromm και Lambach εκπροσωπούμενοι από τις E. Helmig και J. Rodríguez Nieto, Rechtsanwältin,

— η Deutsche Lufthansa AG, εκπροσωπούμενη από τις Κ. Streichardt και C. Kremser-Wolf, Rechtsanwältinnen,

— η Γερμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους J. Möller και C. Blaschke,

— η Ιρλανδία, εκπροσωπούμενη από τον D. O'Hagan, επικουρούμενο από την D. Keane, SC,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους J. Enegren και V. Kreuschitz,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 19 Μαΐου 2011,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των άρθρων 2, παράγραφος 5, 4, παράγραφος 1, και 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, για τη διαμόρφωση γενικού πλαισίου για την ίση μεταχείριση στην απασχόληση και την εργασία (ΕΕ L 303, σ. 16).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο της ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των Prigge, Fromm και Lambach και, αφετέρου, της Deutsche Lufthansa AG (στο εξής: Deutsche Lufthansa), εργοδότη τους, με αντικείμενο την αυτοδίκαιη λύση των συμβάσεων εργασίας τους κατ' εφαρμογή ρήτρας συλλογικής συμβάσεως εργασίας.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Κατά το άρθρο της 1, σκοπός της οδηγίας 2000/78 είναι η θέσπιση γενικού πλαισίου για την καταπολέμηση των διακρίσεων λόγω θρησκείας ή πεποιθήσεων, ειδικών αναγκών, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού στον τομέα της απασχόλησης και της εργασίας, προκειμένου να υλοποιηθεί η αρχή της ίσης μεταχείρισης στα κράτη μέλη.
- 4 Κατά την εικοστή τρίτη, εικοστή πέμπτη και τριακοστή έκτη αιτιολογική σκέψη της προαναφερθείσας οδηγίας:

«(23) Σε πολύ περιορισμένες περιπτώσεις, η διαφορετική μεταχείριση μπορεί να δικαιολογείται όταν ένα γνώρισμα που συνδέεται με το θρήσκευμα ή τις πεποιθήσεις, με μια ειδική ανάγκη, την ηλικία ή το γενετήσιο προσανατολισμό, συνιστά ουσιαστική και καθοριστική επαγγελματική προϋπόθεση, εφόσον ο σκοπός είναι νόμιμος και η επαγγελματική προϋπόθεση ανάλογη. [...]

[...]

(25) Η απαγόρευση των διακρίσεων λόγω ηλικίας αποτελεί ουσιώδες στοιχείο για την πραγματοποίηση των στόχων που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για την απασχόληση και για την ενθάρρυνση της ποικιλομορφίας στην απασχόληση, εντούτοις, η διαφορετική μεταχείριση λόγω ηλικίας μπορεί να δικαιολογείται υπό ορισμένες περιστάσεις και, συνεπώς, απαιτούνται ειδικές διατάξεις οι οποίες μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με την κατάσταση των κρατών μελών. Συνεπώς, ο διαχωρισμός μεταξύ της διαφορετικής μεταχείρισης

που δικαιολογείται με βάση θεμιτούς στόχους των πολιτικών απασχόλησης αγοράς εργασίας και επαγγελματικής κατάρτισης και των απαγορευμένων διακρίσεων είναι ουσιαστικής σημασίας.

[...]

(36) Τα κράτη μέλη δύνανται να αναθέσουν στους κοινωνικούς εταίρους, κατόπιν κοινής τους αιτήσεως, την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τις διατάξεις περί συλλογικών συμβάσεων, υπό τον όρο ότι θα λάβουν κάθε αναγκαίο μέτρο ώστε να μπορούν ανά πάσα στιγμή να εγγυηθούν τα αποτελέσματα που επιβάλλει η παρούσα οδηγία.»

5 Το άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας, υπό τον τίτλο «Η έννοια των διακρίσεων», διευκρινίζει:

«1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, η αρχή της ίσης μεταχείρισης σημαίνει την απουσία άμεσης ή έμμεσης διάκρισης για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 1.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1:

α) συντρέχει άμεση διάκριση όταν, για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 1, ένα πρόσωπο υφίσταται μεταχείριση λιγότερο ευνοϊκή από αυτήν την οποία υφίσταται, υπέστη ή θα υφίστατο σε ανάλογη κατάσταση ένα άλλο πρόσωπο·

[...]

5. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τα μέτρα που προβλέπει ο εθνικός νόμος και τα οποία σε μια δημοκρατική κοινωνία είναι αναγκαία για την ασφάλεια, την προάσπιση της τάξης και την πρόληψη ποινικών παραβάσεων, την προστασία της υγείας και των δικαιωμάτων και ελευθεριών άλλων.»

- 6 Στο άρθρο 3 της ίδιας οδηγίας, η παράγραφος 1, στοιχείο β', με τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει ότι αυτή εφαρμόζεται σε όλα τα πρόσωπα, στο δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων φορέων, όσον αφορά τις εργασιακές συνθήκες και τους όρους απασχόλησης, συμπεριλαμβανομένων των απολύσεων.
- 7 Το άρθρο 4 της οδηγίας 2000/78, επιγραφόμενο «Επαγγελματικές απαιτήσεις», προβλέπει στην παράγραφο 1:

«Κατά παρέκκλιση του άρθρου 2, παράγραφοι 1 και 2, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι η διαφορετική μεταχείριση που βασίζεται σε έναν από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 1 δεν συνιστά διάκριση όταν, λόγω της φύσης των συγκεκριμένων επαγγελματικών δραστηριοτήτων ή του πλαισίου εντός του οποίου διεξάγονται αυτές, ένα τέτοιο χαρακτηριστικό αποτελεί ουσιαστική και καθοριστική επαγγελματική προϋπόθεση, εφόσον ο στόχος είναι θεμιτός και η προϋπόθεση είναι ανάλογη.»

- 8 Το άρθρο 6 της οδηγίας με τίτλο «Δικαιολογημένη διαφορετική μεταχείριση λόγω ηλικίας» ορίζει στην παράγραφο του 1:

«Κατά παρέκκλιση εκ του άρθρου 2, παράγραφος 2, τα κράτη μέλη δύνανται να προβλέπουν ότι η λόγω ηλικίας διαφορετική μεταχείριση δεν συνιστά διάκριση εφόσον δικαιολογείται στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου αντικειμενικά και λογικά από έναν θεμιτό στόχο, ιδίως δε από θεμιτούς στόχους της πολιτικής στον τομέα της απασχόλησης, της αγοράς εργασίας και της επαγγελματικής κατάρτισης, και εφόσον τα μέσα επίτευξης του στόχου αυτού είναι πρόσφορα και αναγκαία.

Αυτή η διαφορετική μεταχείριση μπορεί ιδίως να περιλαμβάνει:

- α) την καθιέρωση ειδικών συνθηκών για την πρόσβαση στην απασχόληση και την επαγγελματική κατάρτιση, για την απασχόληση και την εργασία, συμπεριλαμβανομένων των όρων απόλυσης και αμοιβής, για τους νέους, τους ηλικιωμένους και τους εργαζομένους που συντηρούν άλλα πρόσωπα, προκειμένου να ευνοείται η επαγγελματική τους ένταξη ή να εξασφαλίζεται η προστασία τους·
 - β) τον καθορισμό ελάχιστων όρων ηλικίας, επαγγελματικής εμπειρίας ή αρχαιότητας στην απασχόληση για την πρόσβαση στην απασχόληση ή σε ορισμένα πλεονεκτήματα που συνδέονται με την απασχόληση·
 - γ) τον καθορισμό ανώτατου ορίου ηλικίας για την πρόσληψη, με βάση την απαιτούμενη κατάρτιση για τη συγκεκριμένη θέση εργασίας ή την ανάγκη εύλογης περιόδου απασχόλησης πριν από τη συνταξιοδότηση.»
- 9 Το άρθρο 16 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να:

[...]

κηρύσσονται ή μπορούν να κηρυχθούν άκυρες ή να τροποποιούνται οποιεσδήποτε διατάξεις αντίθετες προς την αρχή της ίσης μεταχείρισης οι οποίες περιέχονται στις ατομικές ή συλλογικές συμβάσεις [...].»

10 Το άρθρο 18, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2000/78 ορίζει:

«Τα κράτη μέλη [...] μπορούν να αναθέσουν στους κοινωνικούς εταίρους, εφόσον αυτοί το ζητήσουν από κοινού, την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τις διατάξεις περί συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι, το αργότερο κατά την 2α Δεκεμβρίου 2003 οι κοινωνικοί εταίροι θα έχουν λάβει τα απαραίτητα μέτρα μέσω συμφωνιών, ενώ παράλληλα τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να είναι ανά πάσα στιγμή σε θέση να εγγυώνται τα αποτελέσματα που επιβάλλονται από την εν λόγω οδηγία. [...]

Προκειμένου να ληφθούν υπόψη ειδικοί όροι και εφόσον είναι αναγκαίο, τα κράτη μέλη διαθέτουν τρία επί πλέον έτη αρχής γενομένης της 2ας Δεκεμβρίου 2003, ήτοι συνολικά 6 έτη, για να θέσουν σε εφαρμογή τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας τις σχετικές με τις διακρίσεις λόγω ηλικίας και ειδικών αναγκών. Στην περίπτωση αυτή ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή. Τα κράτη μέλη που αποφασίζουν να κάνουν χρήση της πρόσθετης αυτής περιόδου υποβάλλουν κάθε χρόνο έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνουν προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις διακρίσεις λόγω ηλικίας και ειδικών αναγκών και σχετικά με τις προόδους που σημειώνονται ως προς την εφαρμογή της οδηγίας. Η Επιτροπή υποβάλλει κάθε χρόνο έκθεση στο Συμβούλιο.»

11 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας έκανε χρήση της ευχέρειας αυτής, οπότε η μεταφορά στη γερμανική νομοθεσία των διατάξεων της οδηγίας που αφορούν τις διακρίσεις λόγω ηλικίας και ειδικών αναγκών έπρεπε να πραγματοποιηθεί το αργότερο μέχρι τις 2 Δεκεμβρίου 2006.

Το κανονιστικό πλαίσιο του επαγγέλματος του πιλότου

Οι διεθνείς ρυθμίσεις

- 12 Τις διεθνείς ρυθμίσεις στον τομέα των ιδιωτών πιλότων, των επαγγελματιών πιλότων και των πιλότων αερογραμμών επεξεργάζεται διεθνής οργάνωση, οι Joint Aviation Authorities, στην οποία μετέχει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Δέσμη τέτοιου είδους ρυθμίσεων είναι η Joint Aviation Requirements — Flight Crew Licensing 1 (στο εξής: JAR-FCL 1) που θεσπίστηκε στις 15 Απριλίου 2003.
- 13 Η JAR-FCL 1 δημοσιεύτηκε από τον ομοσπονδιακό υπουργό συγκοινωνιών, δημοσίων έργων και κατοικίας, στο *Bundesanzeiger* αριθ. 80a, της 29ης Απριλίου 2003.
- 14 Το σημείο 1.060 του JAR-FCL 1 διευκρινίζει:

«Περιορισμοί όσον αφορά τους κατόχους άδειας ηλικίας άνω των 60 ετών:

a) μεταξύ 60 και 64 ετών:

ο κάτοχος άδειας πιλότου ηλικίας άνω των 60 ετών δεν μπορεί να ασκεί πλέον τη δραστηριότητα του πιλότου αεροπλάνου εμπορικών μεταφορών, εκτός και αν:

1) είναι μέλος πληρώματος αποτελούμενου από περισσότερους πιλότους,

2) οι λοιποί πιλότοι δεν έχουν συμπληρώσει το 60ό έτος·

β) άνω των 65 ετών:

ο κάτοχος άδειας πιλότου, ο οποίος έχει συμπληρώσει το 65ο έτος, δεν μπορεί να ασκεί τη δραστηριότητα του πιλότου αεροπλάνου εμπορικών μεταφορών.»

Η εθνική νομοθεσία

- 15 Το άρθρο 20, παράγραφος 2, της υπουργικής απόφασης περί χορηγήσεως πτητικής άδειας αεροσκαφών (Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung), όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση περί τροποποιήσεως των διατάξεων του αεροπορικού δικαίου για τα πληρώματα (Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen), της 10ης Φεβρουαρίου 2003 (BGBl. 2003 I, σ.182), προβλέπει:

«Τα απαιτούμενα επαγγελματικά προσόντα και οι εξετάσεις για την απόκτηση της άδειας, το περιεχόμενό της, συμπεριλαμβανομένων των προσόντων, η διάρκεια της ισχύος, η παράταση της ισχύος και η ανανέωσή της, καθώς και οι λοιπές προϋποθέσεις ασκήσεως των δικαιωμάτων που σχετίζονται με την άδεια ή τα επαγγελματικά προσόντα διέπονται από την υπουργική απόφαση περί προσωπικού των αεροπορικών εταιριών [...]» (Verordnung über Luftfahrtpersonal).

- 16 Το άρθρο 4 της πρώτης εκτελεστικής απόφασης της απόφασης περί προσωπικού των αεροπορικών εταιριών (Erste Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal) της 15ης Απριλίου 2003 (Bundesanzeiger n° 82b, της 3ης Μαΐου 2003) ορίζει:

«Μετά τη συμπλήρωση του 60ού έτους ηλικίας και έως τη συμπλήρωση του 65ου έτους της ηλικίας του ο κάτοχος άδειας επαγγελματία πιλότου ή πιλότου αερογραμμών εκδοθείσας στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ή άδειας

αποκτηθείσας κατά το άρθρο 46, παράγραφος 5, της αποφάσεως περί προσωπικού αερογραμμών μπορεί να ασκεί τα απορρέοντα από την άδειά του δικαιώματα και σε αεροσκάφη με ελάχιστο πλήρωμα πτήσης ενός μόνο πιλότου, τα οποία εκτελούν πτήσεις εμπορικής μεταφοράς επιβατών, ταχυδρομείου και/ή φορτίων, εντός της επικράτειας της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Μετά τη συμπλήρωση του 65ου έτους ο κάτοχος αδείας πιλότου δεν επιτρέπεται να πιλοτάρει στο πλαίσιο εμπορικής μεταφοράς επιβατών, ταχυδρομείου και/ή φορτίων.»

Η συλλογική σύμβαση εργασίας

¹⁷ Οι εργασιακές σχέσεις των διαδίκων της κύριας δίκης διέπονται από τη συλλογική σύμβαση υπ' αριθ. 5a περί ιπτάμενου προσωπικού της Deutsche Lufthansa, όπως είχε όταν τέθηκε σε ισχύ από τις 14 Ιανουαρίου 2005 (στο εξής: συλλογική σύμβαση 5a).

¹⁸ Το άρθρο 19, παράγραφος 1, της συλλογικής συμβάσεως υπ' αριθ. 5a ορίζει τα εξής:

«Η εργασιακή σχέση λύεται —χωρίς να απαιτείται καταγγελία— μετά την παρέλευση του μήνα εντός του οποίου συμπληρώνεται το 60ό έτος ηλικίας [...]».

Η εθνική νομοθεσία περί εργασίας και ίσης μεταχειρίσεως

- 19 Το άρθρο 14 του νόμου για τη μερική απασχόληση και τις συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου (Gesetz über Teilzeitarbeit und befristete Arbeitsverträge und zur Änderung und Aufhebung arbeitsrechtlicher Bestimmungen), της 21ης Δεκεμβρίου 2000 (BGBl. 2000 I, σ. 1966, στο εξής: TzBfG), ορίζει:

«1. Επιτρέπεται η σύναψη σύμβασης εργασίας ορισμένου χρόνου οσάκις τούτο δικαιολογείται αντικειμενικά [...]».

- 20 Ο γενικός νόμος περί ίσης μεταχειρίσεως (Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz), της 14ης Αυγούστου 2006 (BGBl. 2006 I, σ. 1897, στο εξής: AGG), μετάφερε την οδηγία 2000/78.

- 21 Τα άρθρα 1 έως 3, 7, 8 και 10 του AGG ορίζουν:

«Άρθρο 1

Σκοπός του νόμου

Ο παρών νόμος αποσκοπεί στην αποτροπή ή την εξάλειψη των δυσμενών διακρίσεων λόγω φυλής ή εθνικής καταγωγής, φύλου, θρησκείας ή πεποιθήσεων, ειδικών αναγκών, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

- (1) Δυνάμει του παρόντος νόμου οι διακρίσεις που βασίζονται σε έναν από τους λόγους του άρθρου 1 είναι παράνομες όσον αφορά:

[...]

2. τους όρους απασχολήσεως και εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των αποδοχών και των προϋποθέσεων απολύσεως, ιδίως όσων περιλαμβάνονται στις συλλογικές και τις ατομικές συμβάσεις εργασίας, και τα μέτρα που λαμβάνονται κατά την εκτέλεση και τη λύση σχέσεως εργασίας καθώς και κατά την επαγγελματική εξέλιξη.

[...]

Άρθρο 3

Ορισμοί

- (1) Συντρέχει άμεση διάκριση όταν, για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 1, ένα πρόσωπο τυγχάνει λιγότερο ευνοϊκής μεταχειρίσεως από αυτήν της οποίας τυγχάνει, έχει τύχει ή θα ετύγχανε σε ανάλογη κατάσταση ένα άλλο πρόσωπο [...]

[...]

[...]

Άρθρο 7

Απαγόρευση των διακρίσεων

- (1) Οι εργαζόμενοι δεν μπορούν να αποτελέσουν το αντικείμενο δυσμενούς διακρίσεως για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 1 [...]

- (2) Είναι άκυρες οι διατάξεις οι οποίες, σε συμφωνίες, παραβιάζουν την απαγόρευση δυσμενούς διακρίσεως υπό την έννοια της παραγράφου 1.

[...]

Άρθρο 8

Επιτρέπεται η διαφορετική μεταχείριση λόγω επαγγελματικών απαιτήσεων

- (1) Επιτρέπεται η διαφορετική μεταχείριση για έναν από τους λόγους του άρθρου 1, όταν λόγω της φύσεως επαγγελματικής δραστηριότητας ή των προϋποθέσεων ασκήσεώς της, το επίμαχο χαρακτηριστικό συνιστά ουσιώδη και καθοριστική επαγγελματική απαίτηση, εφόσον ο σκοπός είναι νόμιμος και η απαίτηση ανάλογη.

[...]

Άρθρο 10

Διαφορετική μεταχείριση βάσει ηλικίας

(1) Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8, επιτρέπεται διαφορετική μεταχείριση λόγω ηλικίας και όταν αυτή δικαιολογείται αντικειμενικώς και ευλόγως από ένα θεμιτό σκοπό. Τα μέσα επιτεύξεως του σκοπού αυτού πρέπει να είναι κατάλληλα και αναγκαία. Η διαφορετική αυτή μεταχείριση πρέπει, μεταξύ άλλων, να περιλαμβάνει:

[...]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 22 Οι R. Prigge, M. Fromm και V. Lambach εργάζονταν επί σειρά ετών στην Deutsche Lufthansa αρχικώς ως πιλότοι και στη συνέχεια ως κυβερνήτες αεροσκαφών.
- 23 Οι συμβάσεις εργασίας τους λύθηκαν το 2006 και το 2007 αντιστοίχως, όταν συμπλήρωσαν το 60ό έτος της ηλικίας τους, κατ' εφαρμογή του άρθρου 19, παράγραφος 1, της συλλογικής συμβάσεως υπ' αριθ. 5a.
- 24 Θεωρώντας ότι υπέστησαν δυσμενή μεταχείριση λόγω ηλικίας αντίθετη προς την οδηγία 2000/78 και τον AGG, οι προσφεύγοντες στην υπόθεση της κύριας δίκης προσέφυγαν στο Arbeitsgericht Frankfurt am Main, προκειμένου το εν λόγω δικαστήριο, αφενός, να διαπιστώσει ότι οι εργασιακές τους σχέσεις με την Deutsche Lufthansa δεν λύθηκαν μετά την παρέλευση του μήνα εντός του οποίου συμπλήρωσαν την ηλικία των 60 ετών και, αφετέρου, να υποχρεώσει τον εργοδότη τους να συνεχίσει να τους απασχολεί.

- 25 Το Arbeitsgericht Frankfurt am Main απέρριψε τις προσφυγές τους και το Landesarbeitsgericht Hessen απέρριψε τις εφέσεις τους. Για τον λόγο αυτό οι προσφεύγοντες άσκησαν αναίρεση ενώπιον του Bundesarbeitsgericht.
- 26 Το εν λόγω δικαστήριο έκρινε ότι έως τη θέση σε ισχύ του AGG, ήταν νόμιμες διατάξεις όπως αυτές του άρθρου 19, παράγραφος 1, της συλλογικής συμβάσεως υπ' αριθ. 5a. Ειδικότερα, καθόσον το άρθρο 14, παράγραφος 1, του TzBfG επιτρέπει τον περιορισμό της διάρκειας των συμβάσεων εργασίας οσάκις τούτο δικαιολογείται αντικειμενικώς, απεφάνθη ότι όριο ηλικίας που προβλέπεται από συλλογική σύμβαση εργασίας μπορεί επίσης να δικαιολογηθεί από αντικειμενικό λόγο, κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 14, παράγραφος 1.
- 27 Το Bundesarbeitsgericht κρίνει ότι οι κοινωνικοί εταίροι μπορούν κατ' εφαρμογή της αρχής της αυτονομίας τους και της ελευθερίας τους που διαθέτουν κατά την άσκηση της κανονιστικής τους εξουσίας να θεσπίζουν διατάξεις με τις οποίες να περιορίζεται η διάρκεια των συμβάσεων εργασίας μέσω ορίου ηλικίας. Εντούτοις, το κράτος από κοινού με το οποίο ασκείται η εν λόγω κανονιστική εξουσία απαιτήσε ο περιορισμός της διάρκειας των συμβάσεων εργασίας να δικαιολογείται από αντικειμενικό λόγο. Οι κοινωνικοί εταίροι διαθέτουν εν πάση περιπτώσει περιθώριο διακριτικής ευχέρειας κατά τον ορισμό του συγκεκριμένου αντικειμενικού λόγου. Από τις αρχές αυτές συνάγεται ότι ο ορισμός του 60ού έτους ως ορίου ηλικίας για τους πιλότους της Deutsche Lufthansa υπάγεται στην αρμοδιότητα των κοινωνικών εταίρων.
- 28 Εκτός από την περίπτωση κατά την οποία το όριο ηλικίας βασίζεται στη δυνατότητα συνταξιοδοτήσεως του εργαζομένου, το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι ο περιορισμός της διάρκειας της συμβάσεως εργασίας βάσει της ηλικίας του εργαζομένου δικαιολογείται μόνον εφόσον η υπέρβαση ορισμένης ηλικίας ενέχει κίνδυνο λόγω της δραστηριότητας που αυτός ασκεί. Η προϋπόθεση αυτή πληρούται στην περίπτωση των πιλότων. Το όριο ηλικίας που προβλέπεται για τους πιλότους δεν διασφαλίζει απλώς την ορθή άσκηση της δραστηριότητας αλλά και την προστασία της ζωής και της υγείας του προσωπικού επί του αεροσκάφους, των επιβατών και των κατοίκων των περιοχών πάνω από τις οποίες πετούν τα αεροσκάφη. Η ηλικία σχετίζεται αντικειμενικώς με τη μείωση των φυσικών ικανοτήτων.

- 29 Το γεγονός ότι οι διεθνείς και οι εθνικές ρυθμίσεις καθώς και άλλες συλλογικές συμβάσεις εργασίας δεν απαγορεύουν εξ ολοκλήρου αλλά περιορίζουν απλώς την άσκηση του επαγγέλματος του πιλότου μετά το 60ό έτος ηλικίας επιρρωννύει τη θέση ότι η άσκηση του εν λόγω επαγγέλματος μετά τη συγκεκριμένη ηλικία ενέχει κινδύνους. Ορίζοντας το όριο ηλικίας στα 60 έτη, οι κοινωνικοί εταίροι δεν υπερέβησαν τα όρια της κανονιστικής τους εξουσίας.
- 30 Το Bundesarbeitsgericht κρίνει ότι δεν προσβάλλει την αρχή της ισότητας το γεγονός ότι άλλες συλλογικές συμβάσεις που τυγχάνουν εφαρμογής στους πιλότους άλλων εταιριών του ομίλου στον οποίο ανήκει η Deutsche Lufthansa δεν ορίζουν στο 60ό έτος το όριο ηλικίας. Ειδικότερα, οι προαναφερθείσες συμβάσεις αφορούν άλλες εταιρίες και στις οικείες διαπραγματεύσεις μετείχαν άλλοι κοινωνικοί εταίροι.
- 31 Το Bundesarbeitsgericht ζητεί να διευκρινιστεί αν μετά τη θέση σε ισχύ της οδηγίας 2000/78 και της AGG η σύμφωνη με το δίκαιο της Ένωσης ερμηνεία του άρθρου 14, παράγραφος 1, του TzBfG καθιστά ανίσχυρο το όριο ηλικίας των 60 ετών για τους πιλότους της Deutsche Lufthansa.
- 32 Κατά το εν λόγω δικαστήριο, το άρθρο 19, παράγραφος 1, της συλλογικής συμβάσεως υπ' αριθ. 5α εισάγει διαφορετική μεταχείριση άμεσα σχετιζόμενη με την ηλικία. Κρίνει ότι ο περιορισμός στα 60 έτη της ηλικίας των πιλότων αποσκοπεί στην ασφάλεια των πτήσεων. Ζητεί να διευκρινιστεί αν αν τέτοιου είδους διαφορετική μεταχείριση είναι αντίθετη προς την ως άνω οδηγία και/ή τις γενικές αρχές του δικαίου της Ένωσης.
- 33 Πρώτον, το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν το όριο ηλικίας του άρθρου 19, παράγραφος 1, της συλλογικής συμβάσεως υπ' αριθ. 5α εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας. Ειδικότερα, δεδομένου ότι αποβλέπει στην ασφάλεια των πτήσεων, το εν λόγω μέτρο είναι αναγκαίο για τη δημόσια ασφάλεια κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 5, της ίδιας οδηγίας. Εντούτοις, κατά το Bundesarbeitsgericht τίθεται το ζήτημα κατά πόσον οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας είναι δυνατό να συνιστούν «μέτρα προβλεπόμενα από την εθνική νομοθεσία» κατά την έννοια της προαναφερθείσας διατάξεως.

- 34 Δεύτερον, ακόμη και στην περίπτωση που το σχετικό με το όριο ηλικίας μέτρο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2000/78, το συγκεκριμένο δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν ο σκοπός της ασφάλειας των πτήσεων συγκαταλέγεται μεταξύ των επιδιωκόμενων από το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας σκοπών. Παρατηρεί ότι στο πλαίσιο ερμηνείας της συγκεκριμένης διατάξεως το Δικαστήριο έχει επί του παρόντος αποφανθεί μόνο επί μέτρων για την επίτευξη σκοπών κοινωνικής πολιτικής, χωρίς να έχει αποφανθεί ρητώς επί μέτρων για την επίτευξη άλλων σκοπών. Αν ο σκοπός της ασφάλειας των πτήσεων συγκαταλέγεται μεταξύ των σκοπών του άρθρου 6, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, σκόπιμο είναι να εξετασθεί αν ο περιορισμός του ορίου ηλικίας των πιλότων στα 60 έτη είναι κατάλληλος και αναγκαίος για την επίτευξη του συγκεκριμένου σκοπού.
- 35 Τρίτον και τελευταίον, το Bundesarbeitsgericht ζητεί να διευκρινιστεί αν ο περιορισμός του ορίου ηλικίας των πιλότων στο 60ό έτος μπορεί να δικαιολογηθεί κατ'εφαρμογή του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78. Ειδικότερα, αν η ασφάλεια των πτήσεων είναι δυνατό να συνιστά θεμιτό σκοπό που να δικαιολογεί επαγγελματική απαίτηση σχετική με την ηλικία. Στην περίπτωση αυτή το αιτούν δικαστήριο θέτει το ερώτημα αν οι κοινωνικοί εταίροι μπορούν να θεσπίσουν το οικείο όριο ηλικίας στο πλαίσιο συλλογικής συμβάσεως εργασίας ή αν ο καθορισμός του ορίου εμπίπτει στην κανονιστική εξουσία του κράτους. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι οι εθνικές ρυθμίσεις περιορίζουν απλώς, χωρίς να απαγορεύουν, την άσκηση του επαγγέλματος του πιλότου από τα 60 έως τα 65 έτη.
- 36 Βάσει των προηγηθεισών εκτιμήσεων το Bundesarbeitsgericht αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το εξής προδικαστικό ερώτημα:

«Έχουν τα άρθρα 2, παράγραφος 5, 4, παράγραφος 1, και/ή το άρθρο 6, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2000/78/EK [...] και/ή η γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου περί απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ηλικίας την έννοια ότι αποκλείουν ρυθμίσεις του εθνικού δικαίου οι οποίες, για λόγους κατοχυρώσεως της ασφάλειας των πτήσεων, αναγνωρίζουν απορρέουσα από συλλογική σύμβαση ρύθμιση προβλέπουσα όριο ηλικίας 60 ετών για τους πιλότους;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- 37 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στο υποβληθέν ερώτημα, πρέπει να καταρχάς να εξεταστεί, αφενός, αν η ρήτρα της επίμαχης συλλογικής συμβάσεως εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας και περιλαμβάνει διαφορετική μεταχείριση λόγω ηλικίας και, αφετέρου, αν η συγκεκριμένη οδηγία απαγορεύει η διαφορετική μεταχείριση λόγω ηλικίας να απορρέει από ρήτρες συλλογικής συμβάσεως εργασίας όπως η επίμαχη.
- 38 Όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 2000/78, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο αναγνώρισε την ύπαρξη της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ηλικίας η οποία πρέπει να θεωρηθεί γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης και έχει συγκεκριμενοποιηθεί από την οδηγία 2000/78 στον τομέα της απασχολήσεως και της εργασίας (βλ., κατ' αυτή την έννοια, απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 2010, C-555/07, Küçükdeveci, Συλλογή 2010, σ. I-365, σκέψη 21). Η απαγόρευση κάθε είδους διακρίσεως λόγω, ιδίως, ηλικίας προβλέπεται και από το άρθρο 21 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: χάρτης), ο οποίος έχει από 1ης Δεκεμβρίου 2009 το ίδιο νομικό κύρος με τις Συνθήκες.
- 39 Εξάλλου, όπως προκύπτει τόσο από τον τίτλο όσο και από το προοίμιο αλλά και το περιεχόμενο και τον σκοπό της εν λόγω οδηγίας, αυτή επιδιώκει να θεσπίσει γενικό πλαίσιο προκειμένου να εξασφαλίσει σε όλους την ίση μεταχείριση «στην απασχόληση και την εργασία», προσφέροντάς τους επαρκή προστασία έναντι των διακρίσεων για έναν από τους απαριθμούμενους στο άρθρο 1 αυτής λόγους, μεταξύ των οποίων και η ηλικία (βλ. απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 2010, C-499/08, Ingeniørforeningen i Danmark, η οποία δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στη Συλλογή, σκέψη 19).

- 40 Από το άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της εν λόγω οδηγίας προκύπτει ότι αυτή εφαρμόζεται σε όλα τα πρόσωπα, τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων φορέων, όσον αφορά ιδίως τις εργασιακές συνθήκες και τους όρους απασχολήσεως, συμπεριλαμβανομένων των απολύσεων.
- 41 Προβλέποντας ότι η σχέση εργασίας των πιλότων λύεται, χωρίς να είναι αναγκαία η καταγγελία αυτής μετά την παρέλευση του μήνα των εξηκοστών τους γενεθλίων, το άρθρο 19, παράγραφος 1, της συλλογικής συμβάσεως υπ' αριθ. 5a αφορά τις συνθήκες εργασίας των εν λόγω εργαζομένων, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο γ', της οδηγίας 2000/78. Εφαρμόζεται, συνεπώς, σε καταστάσεις όπως αυτές που προκάλεσαν τη διαφορά της οποίας επελήφθη το αιτούν δικαστήριο.
- 42 Όσον αφορά το ζήτημα εάν το επίμαχο μέτρο εισάγει διαφορετική μεταχείριση άμεσα σχετιζόμενη με την ηλικία κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78, υπενθυμίζεται ότι, κατά το εν λόγω άρθρο, «η αρχή της ίσης μεταχείρισης σημαίνει την απουσία άμεσης ή έμμεσης διάκρισης για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 1» της οδηγίας αυτής. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο α', της οδηγίας ορίζει ότι, για τους σκοπούς της παραγράφου 1, άμεση διάκριση υφίσταται, όταν, για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 1 της ίδιας οδηγίας, ένα πρόσωπο υφίσταται μεταχείριση λιγότερο ευνοϊκή από αυτήν την οποία υφίσταται σε ανάλογη κατάσταση ένα άλλο πρόσωπο.
- 43 Εν προκειμένω, το άρθρο 19, παράγραφος 1, της συλλογικής συμβάσεως υπ' αριθ. 5a προβλέπει ότι η σχέση εργασίας πιλότου της Deutsche Lufthansa που εμπίπτει στην εν λόγω συλλογική σύμβαση εργασίας λύεται αυτοδικαίως, όταν αυτός συμπληρώνει το 60ό έτος της ηλικίας του.
- 44 Ο πιλότος αυτός, όμως, βρίσκεται σε κατάσταση παρεμφερή με αυτή νεότερου πιλότου που ασκεί την ίδια δραστηριότητα για λογαριασμό της ίδιας αεροπορικής εταιρείας και/ ή που εμπίπτει στην ίδια συλλογική σύμβαση εργασίας. Ο πρώτος πιλότος, η σύμβαση εργασίας του οποίου λύεται αυτοδικαίως, όταν αυτός συμπληρώνει το 60ό έτος της ηλικίας του υφίσταται λιγότερο ευμενή μεταχείριση λόγω της ηλικίας του έναντι του δεύτερου.

- 45 Κατά συνέπεια, η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης εθνική ρύθμιση συνεπάγεται προφανώς διαφορετική μεταχείριση άμεσα σχετιζόμενη με την ηλικία υπό την έννοια του άρθρου 1 σε συνδυασμό με το άρθρο 2, παράγραφος 2, στοιχείο α', της οδηγίας 2000/78.
- 46 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με όσα επισήμανε το αιτούν δικαστήριο, το γεγονός ότι το εθνικό κανονιστικό πλαίσιο, εν προκειμένω, το άρθρο 14, παράγραφος 1, του TzBfG, επιτρέπει, εφόσον υφίσταται αντικειμενικός λόγος, συλλογική σύμβαση εργασίας να προβλέπει αυτοδίκαιη λύση των συμβάσεων εργασίας σε συγκεκριμένη ηλικία δεν αναιρεί την υποχρέωση η επίμαχη συλλογική σύμβαση να είναι σύμφωνη με το δίκαιο της Ένωσης και, πιο συγκεκριμένα, με την οδηγία 2000/78 (βλ. κατ' αυτή την έννοια, απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 2010, C-45/09, Rosenblatt, Συλλογή 2010, σ. I-9391, σκέψη 53).
- 47 Ειδικότερα, το δικαίωμα αναλήψεως συλλογικής δράσεως που κατοχυρώνει το άρθρο 28 του χάρτη εντός του πεδίου εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης πρέπει να ασκείται σύμφωνα με αυτό (βλ., κατ' αυτή την έννοια, απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2007, C-438/05, International Transport Workers' Federation και Finnish Seamen's Union, γνωστή ως «Viking Line», Συλλογή 2007, σ. I-10779, σκέψη 44, και της 18ης Δεκεμβρίου 2007, C-341/05, Laval un Partneri, Συλλογή 2007, σ. I-11767, σκέψη 91).
- 48 Επομένως, όταν λαμβάνουν μέτρα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2000/78, η οποία συγκεκριμενοποιεί στον τομέα της απασχολήσεως και της εργασίας την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων βάσει ηλικίας, οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να ενεργούν τηρουμένης της εν λόγω οδηγίας (βλ., κατ' αυτή την έννοια, απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 1993, C-127/92, Enderby, Συλλογή 1993, σ. I-5535, σκέψη 22).
- 49 Επομένως, από το άρθρο 16, παράγραφος 1, στοιχείο β', της οδηγίας 2000/78 συνάγεται σαφώς ότι οι συλλογικές συμβάσεις, όπως και οι νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, πρέπει να τηρούν την αρχή που θέτει σε εφαρμογή η εν λόγω οδηγία.

- 50 Δεδομένου ότι το αιτούν δικαστήριο ζήτησε από το Δικαστήριο να ερμηνεύσει τα άρθρα 2, παράγραφος 5, 4, παράγραφος 1, και 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78, σκόπιμο είναι να εξεταστεί η ρήτρα της επίμαχης συλλογικής συμβάσεως διαδοχικώς υπό το πρίσμα καθεμίας από τις εν λόγω διατάξεις και του ή των σκοπών που επιδιώκονται μέσω του συγκεκριμένου μέτρου.
- 51 Από τις επεξηγήσεις που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο συνάγεται ότι οι κοινωνικοί εταίροι είχαν προβλέψει την αυτόματη λύση των συμβάσεων εργασίας των πιλότων κατά τη συμπλήρωση του 60ού έτους της ηλικίας τους, με σκοπό την κατοχύρωση της ασφάλειας των πτήσεων. Στις παρατηρήσεις που κατέθεσε η Γερμανική Κυβέρνηση υποστήριξε ότι το συμφωνηθέν από τους κοινωνικούς εταίρους όριο ηλικίας είναι αναγκαίο για την προστασία της δημόσιας υγείας. Ειδικότερα, ο αποκλεισμός των πιλότων άνω των 60 ετών από την εναέρια κυκλοφορία καθιστά δυνατή την αποτροπή του κινδύνου ατυχήματος καθώς και την προστασία της υγείας των πιλότων, των επιβατών και των κατοίκων των περιοχών πάνω από τις οποίες πετούν τα αεροσκάφη. Η οδηγία 2000/78 πρέπει να ερμηνεύεται ακριβώς υπό το πρίσμα των προαναφερθεισών εκτιμήσεων.

Όσον αφορά την ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 5, της οδηγίας 2000/78

- 52 Σκοπός του άρθρου 2 της οδηγίας 2000/78, με τίτλο «Η έννοια των διακρίσεων», είναι να ορίσει την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως προς τους σκοπούς εφαρμογής της συγκεκριμένης οδηγίας. Κατά την παράγραφο 1 του εν λόγω άρθρου 2, η αρχή αυτή συνίσταται στην απουσία άμεσης ή έμμεσης διακρίσεως για έναν από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 1 της εν λόγω οδηγίας.
- 53 Το άρθρο 2, παράγραφοι 2 έως 4, της οδηγίας 2000/78 ορίζει τις συμπεριφορές που θεωρούνται διακρίσεις κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 1, της ως άνω οδηγίας.

- 54 Κατά το άρθρο 2, παράγραφος 5, της συγκεκριμένης οδηγίας, αυτή δεν «δεν θίγει τα μέτρα που προβλέπει ο εθνικός νόμος και τα οποία σε μια δημοκρατική κοινωνία είναι αναγκαία για την ασφάλεια, την προάσπιση της τάξης και την πρόληψη ποινικών παραβάσεων, την προστασία της υγείας και των δικαιωμάτων και ελευθεριών άλλων».
- 55 Θεσπίζοντας τη διάταξη αυτή, ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε να αποτρέψει και να επιλύσει τυχόν σύγκρουση στον τομέα της απασχολήσεως και της εργασίας, μεταξύ, αφενός, της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως και, αφετέρου, της ανάγκης διασφάλισης της δημόσιας τάξεως, ασφάλειας και υγείας, της αποτροπής των παραβάσεων, καθώς και της προστασίας των δικαιωμάτων και των ατομικών ελευθεριών που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία μιας δημοκρατικής κοινωνίας. Ο εν λόγω νομοθέτης αποφάσισε ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις που απαριθμούνται στο άρθρο 2, παράγραφος 5, της οδηγίας 2000/78, οι αρχές που αυτή θέτει δεν εφαρμόζονται σε μέτρα που συνεπάγονται διαφορετική μεταχείριση βάσει ενός από τους λόγους που προβλέπει το άρθρο 1 της εν λόγω οδηγίας, υπό τον όρο, όμως, ότι τα μέτρα αυτά είναι «αναγκαία» για την επίτευξη των προαναφερθέντων σκοπών.
- 56 Εξάλλου, δεδομένου ότι το εν λόγω άρθρο 2, παράγραφος 5, αποτελεί παρέκκλιση από την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικώς. Το γράμμα του εν λόγω άρθρου 2, παράγραφος 5, συνηγορεί επίσης υπέρ της συσταλτικής ερμηνείας (βλ., κατ' αυτή την έννοια, απόφαση της 12ης Ιανουαρίου 2010, C-341/08, Petersen, Συλλογή 2010, σ. I-47, σκέψη 60).
- 57 Πρέπει να εξετασθεί, αφενός, αν η ασφάλεια των πτήσεων συγκαταλέγεται στους σκοπούς που απαριθμεί το άρθρο 2, παράγραφος 5, της οδηγίας 2000/78 και, αφετέρου, αν το άρθρο 19, παράγραφος 1, της συλλογικής συμβάσεως υπ' αριθ. 5α συνιστά μέτρο που προβλέπει ο εθνικός νόμος κατά την έννοια της ίδιας διατάξεως.
- 58 Όσον αφορά την ασφάλεια των πτήσεων, τα μέτρα που αποσκοπούν στην αποτροπή των αεροπορικών ατυχημάτων μέσω του ελέγχου της επάρκειας και της φυσικής κατάστασης των πιλότων, προκειμένου να μην οφείλονται σε ανθρώπινα σφάλματα τέτοιου είδους ατυχήματα, συνιστούν αναμφίβολα μέτρα ικανά να προασπίσουν

τη δημόσια ασφάλεια κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 5, της οδηγίας 2000/78.

- 59 Όσον αφορά το ζήτημα αν συνιστά μέτρο προβλεπόμενο από τον εθνικό νόμο μέτρο που ελήφθη στο πλαίσιο συλλογικής συμφωνίας, επισημαίνεται ότι, όπως υπογράμμισε και ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 51 των προτάσεών του, ο νομοθέτης της Ένωσης έκανε λόγο στο άρθρο 2, παράγραφος 5, της οδηγίας 2000/78 για μέτρα που λαμβάνονται στο πλαίσιο «εθνικού νόμου», ενώ ούτε το άρθρο 4, παράγραφος 1, ούτε το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας αυτής προσδιορίζουν συγκεκριμένο είδος νομικής πράξεως.
- 60 Το Δικαστήριο έχει ήδη κρίνει ότι οι κοινωνικοί εταίροι δεν είναι φορείς δημοσίου δικαίου [βλ., στο πλαίσιο του άρθρου 3, παράγραφος 10, της οδηγίας 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (ΕΕ 1997, L 18, σ. 1), προπαρατεθείσα απόφαση *Laval un Partneri*, σκέψη 84].
- 61 Η κρίση αυτή αναιρεί, ωστόσο, τη δυνατότητα των κρατών μελών να αναθέτουν μέσω εξουσιοδοτικών διατάξεων στους κοινωνικούς εταίρους τη λήψη μέτρων, κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 5, της οδηγίας 2000/78 στους τομείς που αυτό προβλέπει και οι οποίοι διέπονται από συλλογικές συμφωνίες. Οι εν λόγω εξουσιοδοτικές διατάξεις πρέπει να είναι αρκούντως σαφείς, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα προαναφερθέντα μέτρα πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 2, παράγραφος 5.
- 62 Όσον αφορά το επίδικο μέτρο οι κοινωνικοί εταίροι έκριναν ότι ήταν σκόπιμο να περιοριστεί στο 60ό έτος η δυνατότητα των πιλότων να ασκούν τις δραστηριότητές τους για λόγους ασφάλειας των επιβατών, των κατοίκων των περιοχών πάνω από τις οποίες γίνονται πτήσεις και την ασφάλεια των ίδιων των πιλότων. Το μέτρο αυτό αποβλέπει στην επίτευξη σκοπών σχετικών με τη δημόσια ασφάλεια και την προστασία της υγείας και διέπεται από συλλογικές συμφωνίες.

- 63 Εντούτοις, όπως εκτέθηκε στις σκέψεις 14 και 16 της παρούσας αποφάσεως, αναγκαίο δεν κρίθηκε να απαγορευτεί στους πιλότους δυνάμει εθνικών και διεθνών διατάξεων η άσκηση των δραστηριοτήτων τους μετά το 60ό έτος της ηλικίας τους, αλλά αποκλειστικώς να περιοριστεί η άσκησή τους. Επομένως, η προβλεπόμενη στο επίδικο μέτρο απαγόρευση πλοηγήσεως αεροσκάφους μετά τη συγκεκριμένη ηλικία δεν ήταν αναγκαία για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού.
- 64 Από τις εκτιμήσεις αυτές προκύπτει ότι το άρθρο 2, παράγραφος 5, της οδηγίας 2000/78 έχει την έννοια ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν μέσω εξουσιοδοτικών διατάξεων στους κοινωνικούς εταίρους να λαμβάνουν μέτρα κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 2, παράγραφος 5, σε όσους τομείς προβλέπει η ως άνω διάταξη, οι οποίοι διέπονται από συλλογικές συμφωνίες και υπό τον όρο ότι οι προαναφερθείσες εξουσιοδοτικές διατάξεις είναι αρκούντως σαφείς, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα ως άνω μέτρα πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 2, παράγραφος 5. Μέτρο όπως το επίδικο που ορίζει στο 60ό έτος το όριο ηλικίας πέραν του οποίου οι πιλότοι δεν μπορούν πλέον να ασκούν τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες, ενώ το εθνικό και διεθνές κανονιστικό πλαίσιο ορίζει την ηλικία αυτή στο 65ο έτος, δεν είναι μέτρο αναγκαίο για τη δημόσια ασφάλεια και την προστασία της υγείας, κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 2, παράγραφος 5.

Όσον αφορά την ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78

- 65 Δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78, «τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν ότι η διαφορετική μεταχείριση που βασίζεται σε ένα από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 1 [της εν λόγω οδηγίας] δεν συνιστά διάκριση όταν, λόγω της φύσης των συγκεκριμένων επαγγελματικών δραστηριοτήτων ή του πλαισίου εντός του οποίου διεξάγονται, ένα τέτοιο χαρακτηριστικό αποτελεί ουσιαστική και καθοριστική επαγγελματική προϋπόθεση, εφόσον ο στόχος είναι θεμιτός και η προϋπόθεση είναι ανάλογη».

- 66 Από το γράμμα της προπαρατεθείσες διατάξεως συνάγεται ότι, προκειμένου να μην συνιστά διάκριση, η διαφορετική μεταχείριση πρέπει να βασίζεται σε ένα από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 2000/78 και το εν λόγω χαρακτηριστικό πρέπει να αποτελεί «ουσιαστική και καθοριστική επαγγελματική προϋπόθεση». Το Δικαστήριο έκρινε ότι δεν συνιστά ουσιαστική και καθοριστική επαγγελματική προϋπόθεση ο λόγος επί του οποίου βασίζεται η διαφορετική μεταχείριση, αλλά ένα χαρακτηριστικό συνδεδεμένο με τον λόγο αυτό (βλ. απόφαση της 12ης Ιανουαρίου 2010, C-229/08, Wolf, Συλλογή 2010, σ. I-1, σκέψη 35).
- 67 Όσον αφορά τους πιλότους αερογραμμών είναι σημαντικό να βρίσκονται, μεταξύ άλλων, σε καλή φυσική κατάσταση, καθόσον τυχόν αναπηρίες στο πλαίσιο του συγκεκριμένου επαγγέλματος ενδέχεται να έχουν σοβαρές επιπτώσεις. Επιπροσθέτως οι ικανότητες αυτές μειώνονται με την πάροδο της ηλικίας (βλ., κατ' αυτή την έννοια, όσον αφορά το επάγγελμα του πυροσβέστη, την προπαρατεθείσα απόφαση Wolf, σκέψη 41). Συνεπώς, η καλή φυσική κατάσταση μπορεί να θεωρηθεί «ουσιαστική και καθοριστική επαγγελματική προϋπόθεση», κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78, για την άσκηση του επαγγέλματος του πιλότου αερογραμμών και η ύπαρξη των ικανοτήτων αυτών συνδέεται με την ηλικία.
- 68 Όσον αφορά τον επιδιωκόμενο με το μέτρο αυτό σκοπό, όπως διευκρινίστηκε στη σκέψη 51 της παρούσας αποφάσεως, το αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι οι κοινωνικοί εταίροι είχαν προβλέψει την αυτόματη λύση των συμβάσεων εργασίας των πιλότων κατά τη συμπλήρωση του 60ού έτους της ηλικίας τους με σκοπό να κατοχυρωθεί η ασφάλεια των πτήσεων.
- 69 Τέτοιου είδους σκοπός είναι θεμιτός σκοπός κατά την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78.
- 70 Πρέπει επίσης να εξετασθεί αν, ορίζοντας ότι από τη συμπλήρωση του 60ού έτους της ηλικίας τους οι πιλότοι αερογραμμών δεν είναι πλέον σε τέτοια φυσική κατάσταση ώστε να ασκούν το επάγγελμά τους, οι κοινωνικοί εταίροι επέβαλαν απαίτηση ανάλογη προς τον επιδιωκόμενο σκοπό.

- 71 Συναφώς, επισημαίνεται ότι κατά την εικοστή τρίτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 2000/78 η διαφορετική μεταχείριση μπορεί να δικαιολογείται σε «πολύ περιορισμένες περιπτώσεις», όταν ένα γνώρισμα που συνδέεται, μεταξύ άλλων, με την ηλικία συνιστά ουσιαστική και καθοριστική επαγγελματική προϋπόθεση.
- 72 Εξάλλου, στον βαθμό που επιτρέπεται παρέκκλιση από την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων, το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78 πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικώς (βλ., κατ' αναλογία, όσον αφορά τις διακρίσεις λόγω φύλου, τις αποφάσεις της 15ης Μαΐου 1986, 222/84, Johnston, Συλλογή 1986, σ. 1651, σκέψη 36 και της 26ης Οκτωβρίου 1999, C-273/97, Sirdar, Συλλογή 1999, σ. I-7403, σκέψη 23, καθώς και, όσον αφορά το άρθρο 2, παράγραφος 5, της οδηγίας 2000/78, κατ' αυτή την έννοια, την προπαρατεθείσα απόφαση Petersen, σκέψη 60).
- 73 Συνεπώς, όπως εκτέθηκε στις σκέψεις 14 και 16 της παρούσας αποφάσεως, οι εθνικές και διεθνείς ρυθμίσεις προβλέπουν ότι οι πιλότοι μπορούν να συνεχίζουν να ασκούν υπό ορισμένους όρους τις δραστηριότητές τους από τα 60 έως τα 65 έτη. Επομένως, οι εθνικές και οι διεθνείς αρχές κρίνουν ότι έως την ηλικία των 65 ετών οι πιλότοι βρίσκονται σε φυσική κατάσταση επιτρέπουσα την πλοήγηση αεροσκάφους, έστω και αν από τα 60 έως τα 65 έτη μπορούν να το πράξουν μόνον ως μέλη πληρώματος οι υπόλοιποι πιλότοι του οποίου είναι νεότεροι των 60 ετών
- 74 Οι κοινωνικοί εταίροι, από την πλευρά τους, έκριναν ότι μετά την ηλικία των 60 ετών, όσοι πιλότοι emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της συλλογικής συμβάσεως υπ' αριθ. 5a δεν μπορούν πλέον να ασκούν τις δραστηριότητές τους, έστω και υπό ορισμένους περιορισμούς. Εξάλλου, ούτε από τη δικογραφία ούτε από τις παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο προκύπτουν οι λόγοι για τους οποίους θεωρείται ότι οι ως άνω πιλότοι δεν βρίσκονται σε φυσική κατάσταση επιτρέπουσα την πλοήγηση αεροσκάφους μετά την ηλικία των 60 ετών.
- 75 Ορίζοντας στα 60 έτη το ηλικιακό όριο πέραν του οποίου όσοι επαγγελματίες πιλότοι emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της υπ' αριθ. 5a συλλογικής συμβάσεως τεκμαίρεται ότι δεν βρίσκονται σε τέτοια φυσική κατάσταση, προκειμένου να ασκήσουν το επάγγελμά τους, μολονότι το εθνικό και το διεθνές κανονιστικό πλαίσιο επιτρέπουν την άσκηση του συγκεκριμένου επαγγέλματος, υπό ορισμένους όρους, μέχρι την ηλικία

των 65 ετών, οι κοινωνικοί εταίροι επέβαλαν στους οικείους πιλότους δυσανάλογη προς τον επιδιωκόμενο σκοπό απαίτηση υπό την έννοια του άρθρου 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78.

- 76 Από τις προπαρατεθείσες εκτιμήσεις συνάγεται ότι το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78 έχει την έννοια ότι απαγορεύει ρητρά συλλογικής συμβάσεως, όπως η επίδικη, που ορίζει στα 60 έτη το όριο ηλικίας πέραν του οποίου τεκμαίρεται ότι οι επαγγελματίες πιλότοι αερογραμμών δεν βρίσκονται σε τέτοια φυσική κατάσταση ώστε να ασκούν το επάγγελμά τους, καίτοι το εθνικό και το διεθνές κανονιστικό πλαίσιο ορίζει στα 65 έτη το συγκεκριμένο όριο ηλικίας.

Όσον αφορά την ερμηνεία του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78

- 77 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2000/78 προβλέπει ότι η λόγω ηλικίας διαφορετική μεταχείριση δεν συνιστά διάκριση, εφόσον δικαιολογείται στο πλαίσιο του εθνικού δικαίου αντικειμενικά και λογικά από ένα θεμιτό σκοπό, ιδίως δε από θεμιτούς σκοπούς της πολιτικής στον τομέα της απασχόλησης, της αγοράς εργασίας και της επαγγελματικής κατάρτισης, και εφόσον τα μέσα επίτευξης του σκοπού αυτού είναι πρόσφορα και αναγκαία.
- 78 Όπως επισημάνθηκε στις σκέψεις 51 και 68 της παρούσας αποφάσεως, τα αιτούν δικαστήριο έκρινε ότι οι κοινωνικοί εταίροι είχαν προβλέψει την αυτοδικαίη λύση των συμβάσεων εργασίας των πιλότων μετά τη συμπλήρωση του 60ού έτους της ηλικίας τους με σκοπό την κατοχύρωση της ασφάλειας των πτήσεων.
- 79 Πρέπει να εξετασθεί αν ο σκοπός αυτός είναι θεμιτός κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2000/78.

- 80 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, παρότι η απαρίθμηση δεν είναι εξαντλητική, οι θεμιτοί σκοποί που απαριθμούνται στην εν λόγω διάταξη συνδέονται με την πολιτική της απασχολήσεως, την αγορά εργασίας και την επαγγελματική κατάρτιση.
- 81 Συγκεκριμένα, το Δικαστήριο έκρινε ότι οι σκοποί που μπορούν να θεωρηθούν ως «θεμιτοί», κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78 και, κατά συνέπεια, ικανοί να δικαιολογήσουν την παρέκκλιση από την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων λόγω ηλικίας είναι σκοποί που εμπίπτουν στην κοινωνική πολιτική, όπως οι σκοποί που συνδέονται με την πολιτική της απασχολήσεως, της αγοράς εργασίας ή της επαγγελματικής κατάρτισεως (βλ. αποφάσεις της 5ης Μαρτίου 2009, C-388/07, Age Concern England, Συλλογή 2009, σ. I-1569, σκέψη 46, και της 18ης Ιουνίου 2009, C-88/08, Hütter, Συλλογή 2009, σ. I-5325, σκέψη 41).
- 82 Από το σύνολο των στοιχείων αυτών συνάγεται ότι σκοπός όπως αυτός της ασφάλειας των πτήσεων δεν εμπίπτει στους σκοπούς που προβλέπει το άρθρο 6, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2000/78.
- 83 Από το σύνολο των εκτιμήσεων αυτών συνάγεται ότι στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι:
- το άρθρο 2, παράγραφος 5, της οδηγίας 2000/78 έχει την έννοια ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν μέσω εξουσιοδοτικών διατάξεων στους κοινωνικούς εταίρους να λαμβάνουν μέτρα κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 2, παράγραφος 5, σε όσους τομείς προβλέπει η ως άνω διάταξη και διέπονται από συλλογικές συμφωνίες, και υπό τον όρο ότι οι προαναφερθείσες εξουσιοδοτικές διατάξεις είναι αρκούντως σαφείς, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα ως άνω μέτρα πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 2, παράγραφος 5. Μέτρο όπως το επίδικο που ορίζει στο 60ό έτος το όριο ηλικίας πέραν του οποίου οι πιλότοι δεν μπορούν πλέον να ασκούν τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες, καίτοι το εθνικό και διεθνές κανονιστικό πλαίσιο ορίζει την ηλικία αυτή στο 65ο έτος, δεν είναι μέτρο αναγκαίο για τη δημόσια ασφάλεια και την προστασία της υγείας, κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 2, παράγραφος 5·

- το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78 έχει την έννοια ότι απαγορεύει ρήτρα συλλογικής συμβάσεως εργασίας, όπως η επίδικη, που ορίζει στα 60 έτη το όριο ηλικίας πέραν του οποίου τεκμαίρεται ότι οι πιλότοι αερογραμμών δεν βρίσκονται σε τέτοια φυσική κατάσταση ώστε να ασκούν το επάγγελμά τους, καίτοι οι εθνικές και οι διεθνείς ρυθμίσεις ορίζουν στα 65 έτη το συγκεκριμένο όριο ηλικίας⁸⁴
- το άρθρο 6, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2000/78 έχει την έννοια ότι η ασφάλεια των πτήσεων δεν συνιστά θεμιτό σκοπό κατά την έννοια της συγκεκριμένης διατάξεως.

Επί των δικαστικών εξόδων

⁸⁴ Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τμήμα μείζονος συνθέσεως) αποφαινεται:

Το άρθρο 2, παράγραφος 5, της οδηγίας 2000/78/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, για τη διαμόρφωση γενικού πλαισίου για την ίση μεταχείριση στην απασχόληση και την εργασία, έχει την έννοια ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν μέσω εξουσιοδοτικών διατάξεων στους κοινωνικούς εταίρους να λαμβάνουν μέτρα κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 2, παράγραφος 5, σε όσους τομείς προβλέπει η ως άνω διάταξη και διέπονται από συλλογικές συμφωνίες, και υπό τον όρο ότι οι προαναφερθείσες εξουσιοδοτικές διατάξεις είναι αρκούντως σαφείς, ώστε να διασφαλίζεται ότι τα ως άνω μέτρα

πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 2, παράγραφος 5. Μέτρο όπως το επίδικο που ορίζει στο 60ό έτος το όριο ηλικίας πέραν του οποίου οι πιλότοι δεν μπορούν πλέον να ασκούν τις επαγγελματικές τους δραστηριότητες, καίτοι το εθνικό και διεθνές κανονιστικό πλαίσιο ορίζει την ηλικία αυτή στο 65ο έτος, δεν είναι μέτρο αναγκαίο για τη δημόσια ασφάλεια και την προστασία της υγείας, κατά την έννοια του εν λόγω άρθρου 2, παράγραφος 5.

Το άρθρο 4, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/78 έχει την έννοια ότι απαγορεύει ρήτρα συλλογικής συμβάσεως εργασίας, όπως η επίδικη, που ορίζει στα 60 έτη το όριο ηλικίας πέραν του οποίου τεκμαίρεται ότι οι πιλότοι αερογραμμών δεν βρίσκονται σε τέτοια φυσική κατάσταση ώστε να ασκούν το επάγγελμά τους, καίτοι οι εθνικές και οι διεθνείς ρυθμίσεις ορίζουν στα 65 έτη το συγκεκριμένο όριο ηλικίας.

Το άρθρο 6, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2000/78 έχει την έννοια ότι η ασφάλεια των πτήσεων δεν συνιστά θεμιτό σκοπό κατά την έννοια της συγκεκριμένης διατάξεως.

(υπογραφές)