



Datum van inontvangstneming : 24/07/2018

Zaak C-396/18

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

15 juni 2018

Verwijzende rechter:

Corte suprema di cassazione (Italië)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

24 april 2018

Verzoekende partij:

██████████

Verwerende partij:

Compagnia Aeronautica Italiana SpA (CAI)

De **CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE** (hoogste rechterlijke instantie,
Italië)

afdeling arbeidszaken

[OMISSIS]

heeft de navolgende

TUSSENBESCHIKKING

gegeven op het cassatieberoep 19648-2016 ingesteld door:

██████████ [OMISSIS] wonend te ROME, [OMISSIS]

- verzoeker tot cassatie -

tegen

CAI COMPAGNIA AERONAUTICA ITALIANA S.P.A., [OMISSIS] gevestigd
te ROME, [OMISSIS]

- *verweester in cassatie* -

tegen arrest nr. 882/2016 van de CORTE D'APPELLO di ROMA (rechter in tweede aanleg Rome, Italië) van 19 februari 2016 [OMISSIS]

[OMISSIS]

FEITELIJK EN JURIDISCH KADER

Gelet op hetgeen volgt:

- 1) De Corte di appello di Roma heeft bij arrest nr. 882/2016 het vonnis bevestigd waarbij de Tribunale [in eerste aanleg] heeft afgewezen de door ██████████ ingestelde vordering teneinde te horen verklaren voor recht dat het aan hem op 19 januari 2012 betekende ontslag dat op 19 september 2012 zou ingaan wegens het bereiken van de leeftijd van zestig jaar, onrechtmatig is.
- 2) De Corte di appello was van oordeel dat de werkgever, de vennootschap CAI Spa, was opgericht op grond van artikel 25 van wet nr. 124/2007 en dus een „vertrouwelijke” activiteit uitoefende, zijnde een activiteit tot het verstrekken van dekking voor de geheime diensten, zonder winstoogmerk, en verzoeker als piloot bij dat bedrijf was onderworpen aan de speciale regeling van de DPCM (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri) (besluit van de voorzitter van de ministerraad) van 9 september 2008, waarin tot uitvoering van artikel 748, derde alinea, van de codice della navigazione (wetboek op de luchtvaart; hierna: „cod. nav.”) de regels inzake de beperkingen op de tewerkstelling van het luchtvaartpersoneel van CAI Spa zijn vastgelegd.
- 3) De bepalingen van de codice della navigazione waren derhalve niet van toepassing op de vennootschap CAI Spa en ██████████ aangezien artikel 744, vierde alinea, cod. nav. luchtvaartuigen die een openbare of particuliere entiteit gebruikt voor activiteiten die verband houden met de bescherming van de nationale veiligheid, gelijkstelt met luchtvaartuigen van de Staat en artikel 748 cod. nav. uitdrukkelijk bepaalt dat de regeling van de codice della navigazione niet van toepassing is [op] luchtvaartuigen die worden ingezet voor de bescherming van de nationale veiligheid.
- 4) De appelrechter heeft geoordeeld dat, gelet op deze regels, een DPCM en daaropvolgende besluiten waren uitgevaardigd die in het kader van de regulering van de arbeidsverhouding van piloten voorzag in de automatische beëindiging van de arbeidsverhouding van piloten wanneer zij de leeftijd van 60 jaar bereikten, en dat aldus in casu geen sprake was van ontslag daar de arbeidsverhouding automatisch was beëindigd, waardoor elk verzoek tot herintegratie geheel ongegrond was.

[OR.2]

█ heeft de uitspraak aangevochten en daartoe drie middelen aangevoerd, waarop CAI Spa cassatieberoep in reconventie heeft ingesteld [OMISSIS] [procedure]

- 5) Met het eerste middel stelt verzoeker schending en onjuiste toepassing [omissis] van de artikelen 744, 746 en 748 cod. nav., de artikelen 2, 3 [en] 4 van de Disposizioni [sulla] legge in generale (algemene bepalingen voorafgaand aan de grondwet), de artikelen 3, 4, 38, 70, 76, 77, en 87 van de Costituzione (grondwet), artikel 437 cpc (codice di procedura civile) (wetboek burgerlijke rechtsvordering), artikel 24 van decreto legge n. 201/2011 (voorlopig wetsbesluit nr. 201/2011), (omgezet in wet nr. 214/2011), artikel 3 D. lvo n. 164/97 (decreto legislativo n. 164/97) (wetsbesluit nr. 164/97), artikel 10 DPR n. 157/2013 (Decreto del Presidente della Repubblica n. 157/2013) (presidentieel besluit), DPCM van 9 september 2008, DPCM 10 van 19 juli 2012, doordat de Corte di appello ten onrechte heeft geoordeeld dat inzake de arbeidsverhouding van piloten van vennootschappen als CAI Spa de codice della navigazione, inzonderheid artikel 748, voorziet in een delegatie aan het bestuursorgaan om, in afwijking van de algemene regeling, voorschriften tot beëindiging van de arbeidsverhouding van de piloten op te stellen. Verzoeker voert namelijk als grief aan dat artikel 24 van voorlopig wetsbesluit nr. 201/2011 (omgezet in wet nr. 214/2011) betreffende het verkrijgen van het ouderdomspensioen bij het bereiken van de leeftijd van 66 jaar niet zijn toegepast.
- 6) Met het tweede middel stelt verzoeker schending en onjuiste toepassing van artikel 12 van verordening (EU) nr. 1178/2011 alsmede [van] de artikelen 2, 4, en 6 van richtlijn 2000/78/EG, van dlgs n. 216/12 (decreto legislativo n. 216/12) (wetsbesluit nr. 2016/12”) en van de artikelen 15 van l.n. 300/70 (legge n. 300/70) (wet nr. 300/70), doordat de Corte (di appello) ten onrechte heeft geoordeeld dat de verordening van de Unie tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, inzonderheid de eis inzake de maximumleeftijd voor piloten, die daarin is vastgesteld op 65 jaar, waarbij onderscheid wordt gemaakt in de verantwoordelijkheidsniveaus voor piloten ouder dan 60 jaar die deel uitmaken van de bemanning, niet van toepassing is. Voorts is de Corte di appello eveneens ten onrechte voorbijgegaan aan de overwegingen van het Hof van Justitie in het arrest van 13 september 2011, [Prigge e.a. (C-447/09, EU:C:2011:573)], betreffende de onwettigheid van een bepaling van de CCNL (contratto collettivo nazionale di lavoro) (collectieve arbeidsovereenkomst), die de pensioenleeftijd voor piloten van burgervliegtuigen vervroegt, ook al is dit gerechtvaardigd door de noodzaak de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren. De bepalingen van de (betwiste) DPCM, [OR.3] waarbij uitvoering wordt gegeven aan een regeling die uitsluitend geldt voor de piloten en werknemers van CAI Spa, bleken dus discriminerend te zijn.
- 7) Met het derde middel stelt verzoeker schending en onjuiste toepassing van artikel 18 van wet nr. 300/70, de artikelen 3 [en] 5 van l.n. 604/66 (legge n. 604/66) (wet nr. 604/66), artikel 2697 c.c. (codice civile) (burgerlijk wetboek), de

artikelen 115, 324 en 437 c.p.c. en artikel 2909 c.c., doordat de Corte [di appello] ten onrechte heeft geoordeeld dat CAI alleen activiteiten in de luchtvaart voor overheidsdoeleinden uitoefent, en niet ook andere activiteiten zoals het occasioneel vervoeren van goederen en personen, luchtvaartdiensten, opleidingen voor piloten en in luchtvaartspecialisaties, waarvoor verzoeker eventueel als werknemer kan worden ingezet. Dienaangaande voert hij aan dat de beëindiging van de werkzaamheden als piloot niet noodzakelijkerwijs hoeft te leiden tot beëindiging van de arbeidsverhouding, aangezien daarin evenmin in de genoemde DPCM was voorzien.

Overwegende hetgeen volgt:

- 8) De ter ondersteuning van het cassatieberoep aangevoerde middelen vereisen dat vooraf wordt nagegaan wat de aard is van de arbeidsverhouding van de piloten die in dienst zijn van de vennootschap CAI, en welke regeling op die verhouding van toepassing is.

De Corte [di cassazione] heeft zich hierover reeds (bij arrest nr. 19024/2017) uitgesproken en overwogen dat „de kwalificatie van de vliegtuigen van CAI Spa als vliegtuigen die zijn gelijkgesteld met luchtvaartuigen van de Staat overeenkomstig de DPCM van 15 juli 2006 en artikel 744, laatste alinea, cod.nav., niet is betwist. Op deze luchtvaartuigen zijn, ingevolge artikel 748, eerste alinea, cod. nav., de regels van de codice della navigazione niet van toepassing (tenzij anders is bepaald). Op grond van artikel 748, derde alinea, cod. nav. wordt bij de uitvoering van vliegoperaties door luchtvaartuigen die zijn gelijkgesteld met luchtvaartuigen van de Staat, een passend veiligheidsniveau gewaarborgd, dat wordt vastgesteld overeenkomstig de bijzondere voorschriften van de bevoegde overheidsinstanties. Bij de DPCM van 9 september 2008 zijn, ter uitvoering van dat artikel 748, derde alinea, de „regels inzake de beperkingen op de tewerkstelling van het luchtvaartpersoneel van CAI Spa” goedgekeurd. Deze regels komen in de plaats van de voorschriften van de codice della navigazione en hebben ook voorrang boven de gemeenrechtelijke regeling inzake de arbeidsverhouding: het gaat om een bron van primair recht aangezien deze regels een aanvulling vormen op voornoemd artikel 748, derde alinea, cod. nav. [OMISSIS], en het gaat bovendien om een dwingende regeling, die een passend niveau van veiligheid van het luchtverkeer in het belang van de nationale veiligheid beoogt. [OMISSIS].

Tot deze regeling behoort de in casu relevante bepaling [OMISSIS], met als opschrift „Leeftijdsgrens”, volgens welke „[g]elet op het doel van de voorgaande artikelen [...] piloten van de CAI hun beroepsactiviteiten [...] kunnen uitoefenen tot en niet boven de leeftijd van zestig jaar” [OMISSIS].

- 9) De door de Corte hierboven uiteengezette beginselen, waarmee geheel kan worden ingestemd voor zover zij de bijzondere aard van de arbeidsverhouding van de werknemers van CAI preciseren, verwezen overigens naar een situatie die, wat de rechtsregel inzake de leeftijdsgrens betreft, dateerde van voor de

■

inwerkingtreding van verordening (EU) nr. 1178/2011 op 8 april 2012 en hielden met name geen rekening met het bepaalde in punt FCL.065 [van bijlage I bij die verordening], betreffende de „Beperking van de bevoegdheden van houders van een bewijs van bevoegdheid die 60 jaar of ouder zijn in commercieel luchtvervoer”, waarin is bepaald dat de houder van een bewijs van bevoegdheid, pas wanneer hij de leeftijd van 65 jaar bereikt, niet mag optreden als piloot in commercieel luchtvervoer, en ook dat hij in de periode tussen de leeftijd van 60 en 64 jaar mag optreden als lid van een bemanning bestaande uit meerdere bestuurders op voorwaarde dat deze houder de enige bestuurder is van de bemanning die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt.

De Corte di appello heeft ten onrechte geoordeeld dat de inwerkingtreding van de verordening in Italië kon worden uitgesteld tot een datum na het tijdstip van vertrek [van de betrokkene], een omstandigheid die moet worden uitgesloten aangezien de in casu onderzochte bepaling niet behoort tot de bepalingen waarvan de toepassing door de lidstaten kan worden opgeschort.

[10]) Derhalve moet worden uitgemaakt of voornoemde verordening, die uitdrukkelijk van toepassing is op commercieel luchtvervoer, wat de leeftijd van piloten betreft daarentegen kan worden beschouwd als een algemene regel die ook van toepassing is op piloten die in dienst zijn van CAI, aangezien de bijzondere aard van de vennootschap en van de verrichte diensten [OR.5] geen beletsel vormt wat de voor vliegtuigpiloten geldende leeftijdsgrens betreft.

[11]) In dat verband heeft het Hof van Justitie in het arrest van 5 juli 2017, ■ (C-190/16, EU:C:2017:513), bij de toetsing of punt FCL.065, onder b), van bijlage I bij verordening (EU) nr. 1178/2011 (waarvan de toepasselijkheid in casu dient te worden onderzocht) strookt met het gelijkheidsbeginsel, geoordeeld dat dit beginsel een algemeen beginsel van Unierecht vormt, waarvan het in artikel 21, lid 1, van het Handvest neergelegde non-discriminatiebeginsel een bijzondere uitdrukking vormt.

[12]) In hetzelfde arrest heeft datzelfde Hof, bij het onderzoek naar een eventuele onverenigbaarheid van de verschillende leeftijdsgrenzen voor piloten in het commercieel luchtvervoer in vergelijking met piloten in het niet-commercieel luchtvervoer met het beginsel van gelijke behandeling en non-discriminatie, geoordeeld dat bij de vaststelling van de strikte leeftijdsgrens van 65 jaar voor het commercieel luchtvervoer „[...] de Uniewetgever echter rekening [heeft] 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” (arrest C-190/16, punten 50 en 51).

[13)] Vervolgens heeft het Hof verduidelijkt dat „[i]n dit verband [...] eraan [moet] worden herinnerd dat FCL.065, onder b), van bijlage I bij verordening (EU) nr. 1178/2011 deel uitmaakt van de door de Uniewetgever vastgestelde regels omtrent de eisen die aan de bemanning van burgerluchtvaartuigen worden gesteld om te waarborgen dat die bemanning geschikt, nauwgezet en bekwaam is om zich zo goed mogelijk van de haar toevertrouwde taken te kwijten, zodat de veiligheid van de luchtvaart wordt verbeterd [...]” (arrest C-190/26, punt 54).

[OR.6]

[14)] Deze overwegingen, die erop duiden dat de Uniewetgever met de grens van 65 jaar ervoor heeft gekozen een evenwicht te vinden tussen de veiligheidseisen voor het luchtvaartverkeer en het recht op vrije uitoefening van arbeid, zijn relevant teneinde te bepalen aan de hand van welke criteria kan worden beoordeeld of de lagere leeftijdsgrens voor piloten in dienst van CAI rechtmatig is.

[15)] Mocht het Hof van oordeel zijn dat voornoemde verordening in casu ratione materiae niet van toepassing is, dan moet worden bepaald of de bijzondere regeling voor de piloten van CAI strookt en verenigbaar is met richtlijn 2000/78 en dus met het daarin verankerde beginsel van non-discriminatie op grond van leeftijd en met de mogelijkheid om in overweging te nemen dat „verschillen in behandeling op grond van leeftijd in bepaalde omstandigheden gerechtvaardigd zijn en derhalve specifieke bepalingen nodig maken die naargelang de situatie in de lidstaten kunnen verschillen”.

Het is derhalve essentieel na te gaan of het in casu aan de orde zijnde verschil in behandeling, dat is ingegeven door de bijzondere aard van de activiteit van de vennootschap CAI, valt onder de gerechtvaardigde verschillen in behandeling.

[16)] Een andere maatstaf die in beschouwing moet worden genomen, is artikel 21 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, dat in lid 1 iedere vorm van discriminatie verbiedt, in het bijzonder [...] op grond van leeftijd (zie in die zin arresten van 19 januari 2010, ██████████ C-555/07, EU:C:2010:21, punt 22, en 5 juli 2017, ██████████ C-190/16, EU:C:2017:513), en dat in richtlijn 2000/78 concreet is vertaald.

[17)] [OMISSIS] **[OR.7]** [OMISSIS]

[OMISSIS] [verwijzing naar de rechtspraak van de Corte Costituzionale (grondwettelijk hof) inzake prejudiciële verwijzingen naar het Hof van Justitie]

[18)] [OMISSIS] [herhaling van de prejudiciële vragen]

OM DEZE REDENEN

wordt het Hof van Justitie van de Europese Unie krachtens artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:



- 1) Is de nationale regeling vervat in de [decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri] van 9 september 2008, die ter uitvoering van artikel 748, derde alinea, van de codice della navigazione de beperkingen op de tewerkstelling van het luchtvaartpersoneel van CAI Spa regelt en met name bepaalt dat de arbeidsverhouding automatisch wordt beëindigd wanneer de werknemer de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, in strijd met verordening (EU) nr. 1178/2011, voor zover daarin de leeftijdsgrens voor piloten in het commercieel luchtvervoer op 65 jaar wordt vastgesteld, en is deze verordening in casu van toepassing, mocht de bijzondere nationale regeling niet van toepassing worden verklaard?
- 2) Subsidiair, indien de verordening in casu razione materiae niet van toepassing wordt verklaard, is voornoemde nationale regeling in strijd met het beginsel van non-discriminatiebeginsel op grond van leeftijd, zoals dit is vastgelegd in **[OR.8]** richtlijn 2000/78, het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, inzonderheid artikel 21, lid 1, ervan, dat in richtlijn 2000/78 concreet is vertaald?

[OMISSIS]

[OMISSIS] Rome [OMISSIS] 24 april 2018.

De voorzitter

[ondertekeningen]