



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

7. november 2019*

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EU) nr. 1178/2011 – bilag I, punkt FCL.065 – anvendelsesområde ratione temporis – direktiv 2000/78/EF – ligebehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv – forskelsbehandling på grund af alder – artikel 2, stk. 5 – artikel 4, stk. 1 – nationale bestemmelser om automatisk ophør af ansættelsesforholdet ved det fyldte 60 år – piloter – beskyttelse af den nationale sikkerhed«

I sag C-396/18,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Corte suprema di cassazione (kassationsdomstol, Italien) ved afgørelse af 24. april 2018, indgået til Domstolen den 15. juni 2018, i sagen

Gennaro Cafaro

mod

DQ,

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, J.-C. Bonichot, Domstolens vicepræsident, R. Silva de Lapuerta (refererende dommer), og dommerne M. Safjan, L. Bay Larsen og C. Toader,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitssekretær: fuldmægtig R. Schiano,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 11. april 2019,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Gennaro Cafaro ved avvocati S. Assennato og G. Sacconi,
- DQ ved avvocati G. Guancioli og P. Busco,
- den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato G. De Socio,
- den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget

* Processprog: italiensk.

– Europa-Kommissionen ved V. Di Bucci, D. Martin, W. Mölls og C. Valero, som befuldmægtigede, og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 26. juni 2019, afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af punkt FCL.065 i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3. november 2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT 2011, L 311, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 290/2012 af 30. marts 2012 (EUT 2012, L 100, s. 1) (herefter »forordning nr. 1178/2011«), og Rådets direktiv 2000/78/EF af 27. november 2000 om generelle rammebestemmelser om ligebehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv (EFT 2000, L 303, s. 16).
- 2 Anmodningen er blevet fremsat i en sag mellem Gennaro Cafaro og hans tidligere arbejdsgiver, DQ, vedrørende den omstændighed, at hans ansættelsesforhold ophørte automatisk, da han fyldte 60 år.

Retsforskrifter

EU-retten

Forordning nr. 1178/2011

- 3 Artikel 1 i forordning nr. 1178/2011 bestemmer:

»Ved denne forordning fastsættes der nærmere regler vedrørende:

- 1) forskellige rettigheder til brug i forbindelse med pilotcertifikater, betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater, certifikatindehavernes rettigheder og ansvar, betingelserne for konvertering af eksisterende nationale pilotcertifikater og nationale flymekanikercertifikater til pilotcertifikater samt betingelserne for accept af certifikater fra tredjelande

[...]«

- 4 Forordningens artikel 2 med overskriften »Definitioner« fastsætter:

»I denne forordning forstås ved:

- 1) »del-FCL-certifikat«: et flyvebesætningscertifikat, der opfylder kravene i bilag I

[...]«

- 5 Forordningens artikel 12 med overskriften »Ikrafttræden og anvendelse« bestemmer:

»1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 8. april 2012.

1b. Uanset stk. 1 kan medlemsstaterne beslutte ikke at anvende bestemmelserne i bilag I til IV før den 8. april 2013.

[...]

7. Når en medlemsstat anvender bestemmelserne i stk. 1b til 6, skal den underrette [Europa-]Kommissionen og [Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur] herom. Denne underretning skal beskrive årsagerne til denne undtagelse og et gennemførelsesprogram med en tids- og handlingsplan.

[...]«

6. Punkt FCL.065 i bilag I til forordning nr. 1178/2011 med overskriften »Indskrænkninger i rettigheder for certifikatindehavere på over 60 år i erhvervsmæssig lufttransport« bestemmer:

»a) 60-64 år. Flyvemaskiner og helikoptere. Flyvemaskiner og helikoptere. Indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 60 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport bortset fra:

- 1) som medlem af en besætning med flere piloter, og
- 2) hvis en sådan indehaver er den eneste pilot i flyvebesætningen, som er fyldt 60 år.

b) 65 år. Indehaveren af et pilotcertifikat, som er fyldt 65 år, må ikke flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport.«

Direktiv 2000/78/EF

7. Følgende fremgår af 23. betragtning til direktiv 2000/78:

»Under meget begrænsede omstændigheder kan ulige behandling retfærdiggøres, når en relevant egenskab, der vedrører religion eller tro, handicap, alder eller seksuel orientering, udgør et regulært og afgørende erhvervsmæssigt krav, når målet er legitimt, og kravet står i et rimeligt forhold hertil. Sådanne omstændigheder bør medtages i de oplysninger, som medlemsstaterne skal meddele Kommissionen.«

8. I henhold til direktivets artikel 1 har det med henblik på at gennemføre princippet om ligebehandling i medlemsstaterne til formål at fastlægge en generel ramme for bekæmpelsen af forskelsbehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv på grund af religion eller tro, handicap, alder eller seksuel orientering.

9. Direktivets artikel 2 med overskriften »Begrebet forskelsbehandling« bestemmer:

»1. I dette direktiv betyder princippet om ligebehandling, at ingen må udsættes for nogen form for direkte eller indirekte forskelsbehandling af nogen af de i artikel 1 anførte grunde.

2. I henhold til stk. 1

a) foreligger der direkte forskelsbehandling, hvis en person af en eller flere af de i artikel 1 anførte grunde behandles ringere, end en anden i en tilsvarende situation bliver, er blevet eller ville blive behandlet

[...]

5. Dette direktiv berører ikke foranstaltninger fastsat ved national lovgivning, som i et demokratisk samfund er nødvendige af hensyn til den offentlige sikkerhed, den offentlige orden, for at forebygge forbrydelse, for at beskytte sundheden eller for at beskytte andres rettigheder og friheder.«

10 Samme direktivets artikel 4, stk. 1, bestemmer:

»Uanset artikel 2, stk. 1 og 2, kan medlemsstaterne bestemme, at ulige behandling, som er baseret på en egenskab, der har forbindelse med en eller flere af de i artikel 1 anførte grunde, ikke udgør forskelsbehandling, hvis den pågældende egenskab på grund af karakteren af bestemte erhvervsaktiviteter eller den sammenhæng, hvori sådanne aktiviteter udøves, udgør et regulært og afgørende erhvervsmæssigt krav, forudsat at målet er legitimt, og at kravet står i rimeligt forhold hertil.«

Italiensk ret

11 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at DQ er et lufttransportselskab, som er oprettet i henhold til artikel 25 i legge n. 124 – Sistema di informazione per la sicurezza della repubblica e nuova disciplina del segreto (lov nr. 124 om informationssystemet for republikkens sikkerhed og de nye bestemmelser om klassifikation af hemmelige oplysninger) af 3. august 2007 (GURI nr. 187 af 13.8.2007, s. 4), og som udfører klassificeret virksomhed for den italienske stats efterretningstjeneste med henblik på beskyttelsen af den nationale sikkerhed.

12 Artikel 744, stk. 4, i codice della navigazione (luftfartsloven) sidestiller luftfartøjer, der af offentlige eller private personer anvendes til beskyttelse af den nationale sikkerhed, med statslige luftfartøjer.

13 I henhold til luftfartslovens artikel 748, stk. 1, finder dens bestemmelser ikke anvendelse på statslige luftfartøjer.

14 I henhold til luftfartslovens artikel 748, stk. 3, skal flyvninger med luftfartøjer, der sidestilles med statslige luftfartøjer, sikre et passende sikkerhedsniveau, der fastlægges i overensstemmelse med særlige regler vedtaget af de kompetente statslige myndigheder.

15 Det fremgår af de oplysninger, som den forelæggende ret har fremlagt, at decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ] (premierministerens dekret om begrænsningerne for ansættelse som besætning hos DQ) af 9. september 2008 (herefter »DPCM«) blev vedtaget på grundlag af luftfartslovens artikel 748, stk. 3.

16 I henhold til DPCM:

»I betragtning af de i de foregående artikler nævnte formål kan piloter i [DQ] kun forblive erhvervsaktive, indtil de fylder 60 år.«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

17 Gennaro Cafaro har været ansat hos DQ som pilot fra den 26. september 1988 til den 19. september 2012.

18 Ved skrivelse af 19. januar 2012 underrettede DQ Gennaro Cafaro om, at hans ansættelseskontrakt automatisk ville ophøre pr. 19. september 2012, idet han på denne dato ville være fyldt 60 år.

19 Gennaro Cafaro anlagde sag ved Tribunale di Roma (retten i Rom, Italien) med påstand om, at afskedigelsen af ham var ulovlig, men denne ret frifandt DQ.

- 20 Gennaro Cafaro iværksatte appel til prøvelse af dom afsagt af Tribunale di Roma (retten i Rom) ved Corte d'appello di Roma (appeldomstolen i Rom, Italien), der ved dom af 19. februar 2016 forkastede appellen. Den sidstnævnte domstol fastslog nærmere bestemt, at Gennaro Cafaro ikke var blevet afskediget, idet hans arbejdsforhold i henhold til DPCM's bestemmelser var ophørt automatisk, da han var fyldt 60 år.
- 21 Gennaro Cafaro iværksatte kassationsappel til prøvelse af denne dom ved den forelæggende ret.
- 22 Denne ret har anført, at i henhold til national ret skal de af DQ benyttede luftfartøjer sidestilles med statslige luftfartøjer, og at i henhold til denne kvalificering reguleres arbejdsforholdet for piloter ansat af DQ af DPCM's særlige bestemmelser, som bl.a. fastsætter, at deres ansættelsesforhold automatisk ophører, når de fylder 60 år.
- 23 Den forelæggende ret har anført, at punkt FCL.065 i bilag I til forordning nr. 1178/2011 med visse begrænsninger gør det muligt for indehavere af et pilotcertifikat at fortsætte med at flyve som pilot på et luftfartøj i erhvervsmæssig lufttransport, mens de er mellem 60 og 64 år. Den har fremhævet, at denne bestemmelse ikke forbyder indehavere af et pilotcertifikat at fungere som pilot i forbindelse med erhvervsmæssig lufttransport, indtil de fylder 65 år.
- 24 Den forelæggende ret er i denne sammenhæng i tvivl om, hvorvidt punkt FCL.065 i bilag I til forordning nr. 1178/2011 finder anvendelse på en pilot, der er ansat af et selskab, som udøver aktiviteter i forbindelse med beskyttelsen af den nationale sikkerhed, såsom DQ, og i bekræftende fald, om denne bestemmelse skal fortolkes således, at den er til hinder for en national bestemmelse om automatisk ophør af ansættelsesforholdet for piloter, der er ansat ved DQ, når de fylder 60 år.
- 25 Subsidiært ønsker den forelæggende ret oplyst, om en sådan national bestemmelse er forenelig med princippet om forbud mod forskelsbehandling på grundlag af alder, som er fastsat i direktiv 2000/78.
- 26 Under disse omstændigheder har Corte suprema di cassazione (kassationsdomstol, Italien) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Er de nationale bestemmelser i form af [DPCM] – der i henhold til artikel 748, stk. 3, i [luftfartsloven] regulerer begrænsningerne for ansættelse af flybesætningen hos DQ og bl.a. foreskriver, at ansættelsesforholdet ophører, når arbejdstageren fylder 60 år – i strid med forordning nr. 1178/2011, for så vidt som forordningen foreskriver en aldersgrænse på 65 år for piloter i erhvervsmæssig lufttransport? Såfremt den nationale særlovgivning skal undlades anvendt, finder denne forordning da anvendelse på den foreliggende sag?
- 2) Subsidiært, og for så vidt som forordning [nr. 1178/2011] materielt set (ratione materiae) ikke finder anvendelse i den foreliggende sag, ønskes oplyst, om de ovennævnte nationale bestemmelser er i strid med det princip om forbud mod forskelsbehandling på grund af alder i henhold til direktiv 2000/78 og til Den Europæiske Unions Charter om grundlæggende rettigheder (artikel 21, stk. 1), som konkret kommer til udtryk i direktiv 2000/78?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

- 27 Med sit første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om punkt FCL.065 i bilag I til forordning nr. 1178/2011 skal fortolkes således, at det er til hinder for en national retsforordning som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter ansættelsesforholdet automatisk ophører for piloter ansat i et selskab, der anvender luftfartøjer i forbindelse med beskyttelsen af en medlemsstats nationale sikkerhed, når de er fyldt 60 år.
- 28 Indledningsvis skal det bemærkes, at DQ, den italienske regering og Kommissionen har gjort gældende, at punkt FCL.065 i bilag I til forordning nr. 1178/2011 ikke finder anvendelse ratione temporis på hovedsagen.
- 29 Det fremgår i denne forbindelse af artikel 12, stk. 1b, i forordning nr. 1178/2011, at medlemsstaterne kan beslutte bl.a. ikke at anvende bestemmelserne i bilag I før den 8. april 2013.
- 30 I den foreliggende sag fremgår det af de sagsakter, der er fremlagt for Domstolen, at Den Italienske Republik har gjort brug af denne mulighed. Punkt FCL.065 i bilag I til forordning nr. 1178/2011 fandt dermed først anvendelse på denne medlemsstats område fra den 8. april 2013.
- 31 Det fremgår imidlertid af forelæggelsesafgørelsen, at Gennaro Cafaros ansættelseskontrakt ophørte den 19. september 2012. De faktiske omstændigheder i hovedsagen ligger således forud for datoen for anvendelsen af punkt FCL.065 i bilag I til forordning nr. 1178/2011 i Italien, og denne bestemmelse finder dermed ikke anvendelse ratione temporis på denne tvist.
- 32 Under disse omstændigheder er det ufornuddent at besvare den forelæggende rets første spørgsmål.

Det andet spørgsmål

- 33 Med sit andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om direktiv 2000/78 skal fortolkes således, at det er til hinder for en national retsforordning som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter ansættelsesforholdet automatisk ophører for piloter ansat i et selskab, der anvender luftfartøjer i forbindelse med beskyttelsen af en medlemsstats nationale sikkerhed, når de er fyldt 60 år.
- 34 I henhold til artikel 2, stk. 1, i direktiv 2000/78 betyder »princippet om ligebehandling«, at ingen må udsættes for nogen form for direkte eller indirekte forskelsbehandling af nogen af de i dette direktivs artikel 1 anførte grunde, herunder på grund af alder. I det nævnte direktivs artikel 2, stk. 2, litra a), er det præciseret, at der i henhold til stk. 1 foreligger direkte forskelsbehandling, hvis en person af en eller flere af de i direktivets artikel 1 anførte grunde behandles ringere, end en anden i en tilsvarende situation bliver.
- 35 Idet DPCM bestemmer, at arbejdsforholdet for piloter ansat af DQ automatisk ophører, når de fylder 60 år, har det den virkning, at visse personer behandles ringere end andre personer, som udøver samme aktivitet for den samme arbejdsgiver, alene af den grund, at de er fyldt 60 år.
- 36 Det følger heraf, at den i hovedsagen omhandlede foranstaltning indebærer en forskelsbehandling på grund af alder som omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a), i direktiv 2000/78.

- 37 Det skal derfor, henset til de mål, der forfølges med den i hovedsagen omhandlede nationale retsforordning, undersøges, om direktiv 2000/78 skal fortolkes således, at det er til hinder for en sådan forskelsbehandling.
- 38 I denne henseende fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at den i hovedsagen omhandlede nationale retsforordning har til formål af hensyn til den nationale sikkerhed at sikre et passende sikkerhedsniveau for DQ's flyvninger. Denne bestemmelse har dermed til formål at sikre dels luftfartssikkerheden, dels den nationale sikkerhed.
- 39 Med henblik på at besvare det andet spørgsmål skal der derfor foretages en fortolkning af artikel 2, stk. 5, og artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78.

Om fortolkningen af artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78

- 40 Artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78 bestemmer, at dette direktiv ikke berører foranstaltninger fastsat ved national lovgivning, som i et demokratisk samfund er nødvendige af hensyn til den offentlige sikkerhed, den offentlige orden, for at forebygge forbrydelse, for at beskytte sundheden eller for at beskytte andres rettigheder og friheder.
- 41 Med vedtagelsen af denne bestemmelse har EU-lovgiver med hensyn til beskæftigelse og erhverv ønsket at imødegå og afgøre en konflikt mellem, på den ene side, princippet om ligebehandling og, på den anden side, nødvendigheden af at sikre den offentlige orden, sikkerhed og sundhed, at forebygge forbrydelse samt at beskytte individuelle rettigheder og friheder, hvilket er af afgørende betydning for, at et demokratisk samfund kan fungere. EU-lovgiver har bestemt, at principperne i direktiv 2000/78 i visse tilfælde, som er opregnet i sidstnævnte direktivs artikel 2, stk. 5, ikke finder anvendelse på foranstaltninger, der indeholder ulige behandling af en af de grunde, der er fastsat i dette direktivs artikel 1, dog på den betingelse, at disse foranstaltninger er nødvendige med henblik på gennemførelsen af førnævnte formål (dom af 22.1.2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, præmis 54 og den deri nævnte retspraksis).
- 42 Eftersom nævnte artikel 2, stk. 5, indfører en undtagelse til princippet om forbud mod forskelsbehandling, skal den i øvrigt fortolkes strengt. Denne bestemmelses ordlyd fører ligeledes til en sådan konklusion (dom af 22.1.2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, præmis 55 og den deri nævnte retspraksis).
- 43 I den foreliggende sag skal det for det første fastslås, at den i hovedsagen omhandlede nationale retsforordning udgør en foranstaltning fastsat ved national lovgivning som omhandlet i artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78.
- 44 Det fremgår nemlig af Domstolens praksis, at begrebet »foranstaltninger fastsat ved national lovgivning« som omhandlet i denne bestemmelse ikke kun begrænser sig til foranstaltninger, som er vedtaget i henhold til en lovgivningsprocedure, men ligeledes omfatter foranstaltninger, der er indført ved en tilstrækkelig præcis kompetenceregulering (jf. i denne retning dom af 13.9.2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, præmis 59 og 61).
- 45 I denne henseende fremgår det af forelæggelsesafgørelsen, at forskelsbehandlingen blev indført ved DPCM, hvis bestemmelser fraviger luftfartsloven og de almindelige bestemmelser om ansættelsesforhold. De er vedtaget på grundlag af luftfartslovens artikel 748, stk. 3, der bemyndiger de kompetente nationale myndigheder til at vedtage regler, som gør det muligt at sikre et passende sikkerhedsniveau. Under disse omstændigheder skal den med DPCM indførte forskelsbehandling anses for at fremgå af en foranstaltning fastsat ved national lovgivning som omhandlet i artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78.

- 46 For det andet forfølger den i hovedsagen omhandlede retsforskrift formål, som vedrører den offentlige sikkerhed som omhandlet i artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78.
- 47 I denne forbindelse har Domstolen for det første allerede fastslået, at luftfartssikkerheden indgår blandt de formål, der er opregnet i artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78. Det fremgår nemlig, at foranstaltninger, som har til formål at undgå flyulykker ved kontrol af piloternes egnethed og fysiske evner, således at menneskelige fejl ikke forårsager disse ulykker, unægteligt udgør foranstaltninger, der kan sikre den offentlige sikkerhed som omhandlet i denne bestemmelse (dom af 13.9.2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, præmis 58).
- 48 Hvad for det andet angår formålet om beskyttelse af den nationale sikkerhed udgør foranstaltninger, hvis formål består i en sikker gennemførelse og et vellykket resultat af operationer af hensyn til den nationale sikkerhed, ligeledes foranstaltninger, der kan sikre den offentlige sikkerhed som omhandlet i artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78.
- 49 Endelig og for det tredje skal det undersøges, om den i hovedsagen omhandlede retsforskrift er nødvendig af hensyn til den offentlige sikkerhed som omhandlet i artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78.
- 50 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at Domstolen i præmis 64 i dom af 13. september 2011, Prigge m.fl. (C-447/09, EU:C:2011:573), har fastslået, at en national foranstaltning, som fastsætter aldersgrænsen for, hvornår piloter ikke længere kan udøve deres erhverv, til 60 år, mens nationale og internationale bestemmelser fastsætter denne alder til 65 år, ikke er en foranstaltning, der er nødvendig af hensyn til den offentlige sikkerhed og for at beskytte sundheden som omhandlet i artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78.
- 51 I henhold til de nationale og internationale bestemmelser, som regulerer erhvervsmæssig lufttransport af passagerer, gods eller post, og som gav anledning til denne dom, var det ikke nødvendigt at forbyde piloter i luftfartsselskaber at udøve deres aktiviteter, efter at de var fyldt 60 år, men blot at begrænse denne udøvelse. Følgelig var det forbud mod at flyve efter denne alder, som er indeholdt i den i den foreliggende sag omhandlede foranstaltning, ikke nødvendig med henblik på gennemførelsen af det tilstræbte formål.
- 52 På området inden for erhvervsmæssig lufttransport, som ligeledes var genstand for den sag, som gav anledning til denne dom, havde EU-lovgiver – som det fremgår af punkt FCL.065 i bilag I til forordning nr. 1178/2011 – til hensigt at forbyde udøvelsen af erhvervet som pilot for certifikatindehavere på over 65 år.
- 53 I den foreliggende sag fremgår det imidlertid for det første af oplysningerne i de for Domstolen fremlagte sagsakter, at de flyvninger, som foretages af DQ, er operationer i forbindelse med beskyttelsen af den nationale sikkerhed, som generelt er forbundet med større risici end flyvninger i erhvervsmæssig lufttransport. Til forskel fra piloter i luftfartsselskaber skal DQ's piloter ofte manøvrere under vanskelige, ja endog ekstreme, forhold, og derfor stiller gennemførelsen af disse operationer særligt høje fysiske krav.
- 54 For det andet findes der på EU-rettens og folkerettens nuværende udviklingstrin ingen specifikke retsforskrifter, der fastsætter en aldersgrænse, ved hvilken piloter på fly, som anvendes til operationer i forbindelse med beskyttelsen af en medlemsstats nationale sikkerhed, ikke længere kan udøve deres erhverv.
- 55 Dermed kan det heller ikke generelt antages, at aldersgrænsen for at gennemføre flyvninger som dem, der foretages af DQ, i princippet skal være 65 år, som gælder for erhvervsmæssig lufttransport.

- 56 Under disse omstændigheder tilkommer det den forelæggende ret på baggrund af alle de i hovedsagen foreliggende omstændigheder at efterprøve, om den omhandlede retsforskrift, henset til den særlige karakter af DQ's aktiviteter og de fysiske krav, som stilles til piloter ansat i dette selskab, er nødvendig af hensyn til den offentlige sikkerhed som omhandlet i artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78.
- 57 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78 fortolkes således, at bestemmelsen ikke er til hinder for en national retsforskrift som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter ansættelsesforholdet automatisk ophører for piloter ansat i et selskab, der anvender luftfartøjer i forbindelse med beskyttelsen af en medlemsstats nationale sikkerhed, når de er fyldt 60 år, forudsat at en sådan retsforskrift er nødvendig af hensyn til den offentlige sikkerhed som omhandlet i denne bestemmelse, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.

Om fortolkningen af artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78

- 58 I henhold til artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78 »kan medlemsstaterne bestemme, at ulige behandling, som er baseret på en egenskab, der har forbindelse med en eller flere af de i [dette direktivs] artikel 1 anførte grunde, ikke udgør forskelsbehandling, hvis den pågældende egenskab på grund af karakteren af bestemte erhvervsaktiviteter eller den sammenhæng, hvori sådanne aktiviteter udøves, udgør et regulært og afgørende erhvervsmæssigt krav, forudsat at målet er legitimt, og at kravet står i rimeligt forhold hertil«.
- 59 Det fremgår af denne bestemmelses ordlyd, at den ulige behandling for ikke at udgøre forskelsbehandling skal være baseret på en egenskab, der har forbindelse med en eller flere af de i artikel 1 i direktiv 2000/78 anførte grunde, og denne egenskab skal udgøre et »regulært og afgørende« erhvervsmæssigt krav. Domstolen har fastslået, at det er en egenskab, som er knyttet til begrundelsen for den ulige behandling, som skal udgøre et regulært og afgørende erhvervsmæssigt krav, og ikke begrundelsen i sig selv (jf. dom af 13.9.2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, præmis 66).
- 60 I denne henseende har Domstolen allerede fastslået, at det er afgørende, at piloter i luftfartsselskaber bl.a. besidder særlige fysiske evner, for så vidt som manglende fysiske evner for dette erhverv kan have vidtrækkende konsekvenser. Det er ligeledes ubestrideligt, at disse evner svækkes med alderen. Heraf følger, at den omstændighed at besidde særlige fysiske evner kan anses for at være et »regulært og afgørende erhvervsmæssigt krav« som omhandlet i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78 med henblik på udøvelsen af erhvervet som pilot i et luftfartsselskab, og at besiddelsen af sådanne evner er knyttet til alderen (dom af 13.9.2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, præmis 67).
- 61 Som anført af generaladvokaten i punkt 94 i forslaget til afgørelse gør denne fortolkning sig ligeledes gældende vedrørende de piloter, som udfører opgaver i forbindelse med beskyttelsen af den nationale sikkerhed, såsom DQ's piloter. Som anført i nærværende doms præmis 53 skal DQ's piloter ofte manøvrere under vanskelige, ja endog ekstreme, forhold, og derfor stiller gennemførelsen af disse operationer særligt høje fysiske krav.
- 62 Heraf følger, at den omstændighed at besidde særlige fysiske evner kan anses for at være et »regulært og afgørende erhvervsmæssigt krav« som omhandlet i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78 med henblik på udøvelsen af erhvervet som pilot, der udfører operationer i forbindelse med beskyttelsen af den nationale sikkerhed.
- 63 Hvad angår de formål, som den i hovedsagen omhandlede nationale retsforskrift forfølger, er det i nærværende doms præmis 38 blevet fastslået, at denne retsforskrift skal sikre dels lufttrafiksikkerheden, dels den nationale sikkerhed.

- 64 Domstolen har allerede fastslået, at formålet om at sikre lufttrafikikkerheden er et legitimt formål som omhandlet i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78 (jf. i denne retning dom af 13.9.2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, præmis 69). Formålet om at sikre beskyttelsen af den nationale sikkerhed skal ligeledes anses for et legitimt formål som omhandlet i denne bestemmelse.
- 65 Det skal imidlertid undersøges, om den i hovedsagen omhandlede nationale forskrift stiller et krav, som ikke står i rimeligt forhold til formålet, idet den foreskriver, at ansættelsesforholdet automatisk ophører for piloter ansat i DQ, når de er fyldt 60 år.
- 66 I denne forbindelse bemærkes, at det i 23. betragtning til direktiv 2000/78 præciseres, at ulige behandling »under meget begrænsede omstændigheder« kan retfærdiggøres, når en relevant egenskab, der bl.a. vedrører alder, udgør et regulært og afgørende erhvervsmæssigt krav (dom af 13.9.2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, præmis 71).
- 67 For så vidt som artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78 tillader at fravige princippet om forbud mod forskelsbehandling, skal undtagelsen i øvrigt fortolkes strengt (dom af 13.9.2011, Prigge m.fl., C-447/09, EU:C:2011:573, præmis 72).
- 68 I præmis 75 i dom af 13. september 2011, Prigge m.fl. (C-447/09, EU:C:2011:573), fastslog Domstolen, at ved at fastsætte aldersgrænsen for, hvornår piloter i luftfartsselskaber ikke længere anses for at besidde de fysiske evner til at kunne udøve deres erhverv, til 60 år, mens nationale og internationale bestemmelser på visse betingelser tillader udøvelsen af denne aktivitet indtil 65 års-alderen, har arbejdsmarkedets parter pålagt nævnte piloter et uforholdsmæssigt krav som omhandlet i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78.
- 69 Af de i nærværende doms præmis 53-55 anført grunde kan en sådan løsning, som finder anvendelse på erhvervsmæssig lufttransport, imidlertid ikke overføres på den foreliggende sag.
- 70 Under disse omstændigheder tilkommer det den forelæggende ret at efterprøve, om den i hovedsagen omhandlede retsforskrift, henset til den særlige karakter af DQ's aktiviteter og de fysiske krav, som stilles til piloter ansat i dette selskab, kan anses for at stå i et rimeligt forhold hertil som omhandlet i artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78.
- 71 Følgelig skal artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78 fortolkes således, at bestemmelsen ikke er til hinder for en national retsforskrift som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter ansættelsesforholdet automatisk ophører for piloter ansat i et selskab, der anvender luftfartøjer i forbindelse med beskyttelsen af en medlemsstats nationale sikkerhed, når de er fyldt 60 år, forudsat at en sådan retsforskrift står i rimeligt forhold hertil som omhandlet i denne bestemmelse, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.
- 72 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det andet spørgsmål besvares således:
- Artikel 2, stk. 5, i direktiv 2000/78 skal fortolkes således, at bestemmelsen ikke er til hinder for en national retsforskrift som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter ansættelsesforholdet automatisk ophører for piloter ansat i et selskab, der anvender luftfartøjer i forbindelse med beskyttelsen af en medlemsstats nationale sikkerhed, når de er fyldt 60 år, forudsat at en sådan retsforskrift er nødvendig af hensyn til den offentlige sikkerhed som omhandlet i denne bestemmelse, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.
 - Artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78 skal fortolkes således, at bestemmelsen ikke er til hinder for en national retsforskrift som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter ansættelsesforholdet automatisk ophører for piloter ansat i et selskab, der anvender luftfartøjer i forbindelse med beskyttelsen af en

medlemsstats nationale sikkerhed, når de er fyldt 60 år, forudsat at en sådan retsforskrift står i rimeligt forhold hertil som omhandlet i denne bestemmelse, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.

Sagsomkostninger

⁷³ Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

1) Artikel 2, stk. 5, i Rådets direktiv 2000/78/EF af 27. november 2000 om generelle rammebestemmelser om ligebehandling med hensyn til beskæftigelse og erhverv skal fortolkes således, at bestemmelsen ikke er til hinder for en national retsforskrift som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter ansættelsesforholdet automatisk ophører for piloter ansat i et selskab, der anvender luftfartøjer i forbindelse med beskyttelsen af en medlemsstats nationale sikkerhed, når de er fyldt 60 år, forudsat at en sådan retsforskrift er nødvendig af hensyn til den offentlige sikkerhed som omhandlet i denne bestemmelse, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.

2) Artikel 4, stk. 1, i direktiv 2000/78 skal fortolkes således, at bestemmelsen ikke er til hinder for en national retsforskrift som den i hovedsagen omhandlede, hvorefter ansættelsesforholdet automatisk ophører for piloter ansat i et selskab, der anvender luftfartøjer i forbindelse med beskyttelsen af en medlemsstats nationale sikkerhed, når de er fyldt 60 år, forudsat at en sådan retsforskrift står i rimeligt forhold hertil som omhandlet i denne bestemmelse, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.

Underskrifter