



## Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Eerste kamer)

7 november 2019\*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EU) nr. 1178/2011 – Bijlage I, punt FCL.065 – Werkingsfeer *ratione temporis* – Richtlijn 2000/78/EG – Gelijke behandeling in arbeid en beroep – Discriminatie op grond van leeftijd – Artikel 2, lid 5 – Artikel 4, lid 1 – Nationale regeling die voorziet in de automatische beëindiging van de arbeidsverhouding op de leeftijd van 60 jaar – Bestuurders van luchtvaartuigen – Bescherming van de nationale veiligheid”

In zaak C-396/18,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Corte suprema di cassazione (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Italië) bij beslissing van 24 april 2018, ingekomen bij het Hof op 15 juni 2018, in de procedure

**Gennaro Cafaro**

tegen

**DQ,**

wijst

HET HOF (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: J.-C. Bonichot, kamerpresident, R. Silva de Lapuerta (rapporteur), vicepresident van het Hof, M. Safjan, L. Bay Larsen en C. Toader, rechters,

advocaat-generaal: M. Szpunar,

griffier: R. Schiano, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 11 april 2019,

gelet op de opmerkingen van:

- Gennaro Cafaro, vertegenwoordigd door S. Assenato en G. Sacconi, avvocati,
- DQ, vertegenwoordigd door G. Guancioli en P. Busco, avvocati,
- de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door G. De Socio, avvocato dello Stato,
- de Poolse regering, vertegenwoordigd door B. Majczyna als gemachtigde,

\* Procestaal: Italiaans.

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door V. Di Bucci, D. Martin, W. Mölls en C. Valero als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 26 juni 2019,

het navolgende

### Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van punt FCL.065 van bijlage I bij verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van de burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB 2011, L 311, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EU) nr. 290/2012 van de Commissie van 30 maart 2012 (PB 2012, L 100, blz. 1) (hierna: „verordening nr. 1178/2011”), en van richtlijn 2000/78/EG van de Raad van 27 november 2000 tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep (PB 2000, L 303, blz. 16).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Gennaro Cafaro en zijn voormalige werkgever DQ over de automatische beëindiging van hun arbeidsverhouding op grond dat Cafaro de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt.

### Toepasselijke bepalingen

#### *Unierecht*

##### *Verordening nr. 1178/2011*

- 3 Artikel 1 van verordening nr. 1178/2011 bepaalt:

„Bij deze verordening worden gedetailleerde regels vastgesteld voor:

1. verschillende bevoegdverklaringen voor bevoegdheidsbewijzen als piloot, de voorwaarden voor het afgeven, behouden, wijzigen, beperken, schorsen of intrekken van bewijzen van bevoegdheid, de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de houders van een bewijs van bevoegdheid, de voorwaarden voor de omzetting van bestaande nationale bewijzen van bevoegdheid als piloot en nationale bewijzen van bevoegdheid als boordwerktuigkundige in een bewijs van bevoegdheid als piloot, en de voorwaarden voor de acceptatie van bewijzen van bevoegdheid van derde landen;

[...]”

- 4 Artikel 2 van de verordening, met als opschrift „Definities”, luidt als volgt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. ‚deel FCL-bewijs van bevoegdheid’: een bewijs van bevoegdheid voor cockpitbemanning dat beantwoordt aan de eisen van bijlage I;

[...]”

5 Artikel 12 van die verordening, met als opschrift „Inwerkingtreding en toepassing”, bepaalt:

„1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 8 april 2012.

1 ter. Bij wijze van uitzondering op lid 1 mogen lidstaten beslissen de volgende bepalingen van de bijlagen I tot en met IV niet toe te passen tot 8 april 2013.

[...]

7. Als een lidstaat gebruikmaakt van de bepalingen van de leden 1 ter tot en met zes, moet hij dit aanmelden bij de [Europese] Commissie en het [Europees] Agentschap [voor de veiligheid van de luchtvaart]. Deze aanmelding moet de redenen bevatten voor de uitzondering en het programma voor de toepassing van de voorgenomen risicobeperkende maatregelen en het bijbehorende tijdschema.

[...]”

6 Punt FCL.065 van bijlage I bij verordening nr. 1178/2011, met als opschrift „Beperking van bevoegdheden van houders van een bewijs van bevoegdheid die 60 jaar of ouder zijn in commercieel luchtvervoer”, bepaalt:

„a) 60-64 jaar. Vleugelvliegtuigen en helikopters. De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt, mag niet fungeren als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer uitgezonderd:

1) als lid van een bemanning bestaande uit meerdere bestuurders; en

2) op voorwaarde dat deze houder de enige bestuurder is van de bemanning die de leeftijd van 60 jaar heeft bereikt.

b) 65 jaar. De houder van een bewijs van bevoegdheid als bestuurder die de leeftijd van 65 jaar heeft bereikt, mag niet fungeren als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer.”

*Richtlijn 2000/78*

7 Overweging 23 van richtlijn 2000/78 luidt als volgt:

„In een zeer beperkt aantal omstandigheden kan een verschil in behandeling gerechtvaardigd zijn wanneer een met godsdienst of overtuiging, handicap, leeftijd of seksuele geaardheid verband houdend kenmerk een wezenlijke en bepalende beroepsvereiste vormt, mits het doel legitiem is en het vereiste daaraan evenredig is; in de informatie die de lidstaten aan de Commissie verstrekken, moet aangegeven worden welke omstandigheden het betreft.”

8 Luidens artikel 1 van richtlijn 2000/78 heeft deze tot doel met betrekking tot arbeid en beroep een algemeen kader te creëren voor de bestrijding van discriminatie op grond van godsdienst of overtuiging, handicap, leeftijd of seksuele geaardheid zodat in de lidstaten het beginsel van gelijke behandeling toegepast kan worden.

9 Artikel 2 van die richtlijn, met als opschrift „Het begrip discriminatie”, bepaalt:

„1. Voor de toepassing van deze richtlijn wordt onder het beginsel van gelijke behandeling verstaan de afwezigheid van elke vorm van directe of indirecte discriminatie op basis van een van de in artikel 1 genoemde gronden.

2. Voor de toepassing van lid 1 is er:

a) ‚directe discriminatie’, wanneer iemand ongunstiger wordt behandeld dan een ander in een vergelijkbare situatie wordt, is of zou worden behandeld op basis van een van de in artikel 1 genoemde gronden;

[...]

5. Deze richtlijn laat de nationale wettelijke bepalingen onverlet die in een democratische samenleving noodzakelijk zijn voor de openbare veiligheid, de handhaving van de openbare orde en het voorkomen van strafbare feiten, de bescherming van de volksgezondheid en de bescherming van de rechten en vrijheden van derden.”

10 In artikel 4, lid 1, van diezelfde richtlijn wordt bepaald:

„Niettegenstaande artikel 2, leden 1 en 2, kunnen de lidstaten bepalen dat een verschil in behandeling dat op een kenmerk in verband met een van de in artikel 1 genoemde gronden berust, geen discriminatie vormt, indien een dergelijk kenmerk, vanwege de aard van de betrokken specifieke beroepsactiviteiten of de context waarin deze worden uitgevoerd, een wezenlijk en bepalend beroepsvereiste vormt, mits het doel legitiem en het vereiste evenredig aan dat doel is.”

### *Italiaans recht*

11 Uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat DQ een luchtvaartmaatschappij is die is opgericht overeenkomstig artikel 25 van legge n. 124 – Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto (wet nr. 124 betreffende het veiligheidsinformatiesysteem van de Republiek en de nieuwe reglementering over het classificeren van geheime informatie) van 3 augustus 2007 (GURI nr. 187 van 13 augustus 2007, blz. 4), die ten behoeve van de geheime diensten van de Italiaanse Staat vertrouwelijke activiteiten verricht ter bescherming van de nationale veiligheid.

12 Artikel 744, vierde alinea, van de codice della navigazione (wetboek op de luchtvaart) stelt luchtvaartuigen die worden gebruikt door openbare of particuliere entiteiten, die activiteiten in verband met de bescherming van de nationale veiligheid uitoefenen, gelijk met luchtvaartuigen van de staat.

13 Overeenkomstig artikel 748, eerste alinea, van het wetboek op de luchtvaart zijn de bepalingen ervan niet van toepassing op luchtvaartuigen van de staat.

14 Volgens artikel 748, derde alinea, van het wetboek op de luchtvaart 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.

- 15 Volgens de door de verwijzende rechter verstrekte gegevens is het decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ] (besluit van de voorzitter van de ministerraad houdende regeling van de beperkingen op de tewerkstelling van het luchtvaartpersoneel van [DQ]) van 9 september 2008 (hierna: „DPCM”) vastgesteld op basis van artikel 748, derde alinea, van het wetboek op de luchtvaart.
- 16 Het DPCM bepaalt:
- „Gelet op het doel van de voorgaande artikelen is bepaald dat de piloten van [DQ] hun beroepsactiviteiten mogen uitoefenen tot het bereiken van de leeftijd van 60 jaar, maar niet na die leeftijd.”

### **Hoofding en prejudiciële vragen**

- 17 Cafaro was van 26 september 1988 tot en met 19 september 2012 in dienst van DQ als vliegtuigpilot.
- 18 Bij brief van 19 januari 2012 heeft DQ aan Cafaro meegedeeld dat zijn arbeidsovereenkomst automatisch zou eindigen op 19 september 2012, op grond dat hij op die datum de leeftijd van 60 jaar zou bereiken.
- 19 Cafaro heeft hiertegen beroep ingesteld bij de Tribunale di Roma (rechter in eerste aanleg Rome, Italië), om de onrechtmatigheid van zijn ontslag te laten vaststellen. Dit beroep werd door die rechter verworpen.
- 20 Cafaro heeft tegen de beslissing van de Tribunale di Roma hoger beroep ingesteld bij de Corte d’appello di Roma (rechter in tweede aanleg Rome, Italië), die dit hoger beroep bij arrest van 19 februari 2016 heeft verworpen. Deze laatste rechter oordeelde in essentie dat Cafaro niet was ontslagen, aangezien zijn arbeidsverhouding overeenkomstig de bepalingen van het DPCM automatisch was beëindigd toen hij de leeftijd van 60 jaar bereikte.
- 21 Cafaro heeft tegen dat arrest cassatieberoep ingesteld bij de verwijzende rechter.
- 22 Deze rechter merkt op dat de door DQ gebruikte vliegtuigen naar nationaal recht moeten worden gelijkgesteld met luchtvaartuigen van de staat en dat de arbeidsverhouding van de door DQ tewerkgestelde piloten op grond van deze kwalificatie wordt beheerst door de bijzondere bepalingen van het DPCM, die met name voorzien in de automatische beëindiging van hun arbeidsverhouding bij het bereiken van de leeftijd van 60 jaar.
- 23 De verwijzende rechter merkt op dat punt FCL.065 van bijlage I bij verordening nr. 1178/2011 bepaalt dat houders van een bewijs van bevoegdheid als piloot die tussen 60 en 64 jaar oud zijn, onder bepaalde beperkingen kunnen blijven fungeren als bestuurder van een luchtvaartuig dat betrokken is bij commercieel luchtvervoer. Hij benadrukt met name dat deze bepaling houders van een bewijs van bevoegdheid als piloot pas verbiedt om hun taken in het kader van commercieel luchtvervoer uit te oefenen bij het bereiken van de leeftijd van 65 jaar.
- 24 In deze context heeft die rechter twijfel over de vraag of punt FCL.065 van bijlage I bij verordening nr. 1178/2011 van toepassing is op de situatie van een bestuurder van een luchtvaartuig die is tewerkgesteld door een onderneming zoals DQ die activiteiten in verband met de bescherming van de nationale veiligheid uitoefent, en, zo ja, of deze bepaling aldus moet worden uitgelegd dat zij in de weg staat aan een nationale bepaling op grond waarvan de arbeidsverhouding van door DQ tewerkgestelde bestuurders van een luchtvaartuig op 60-jarige leeftijd automatisch wordt beëindigd.

- 25 Subsidiair wenst de verwijzende rechter te vernemen of een dergelijke nationale bepaling verenigbaar is met het in richtlijn 2000/78 neergelegde beginsel van non-discriminatie op grond van leeftijd.
- 26 In die omstandigheden heeft de Corte suprema di cassazione (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Italië) de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:
- „1) Is de nationale regeling vervat in het [DPCM], die ter uitvoering van artikel 748, derde alinea, van het [wetboek op de luchtvaart] de beperkingen op de tewerkstelling van het luchtvaartpersoneel van [DQ] 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 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 verordening [nr. 1178/2011] in casu *ratione materiae* niet van toepassing wordt verklaard, is voornoemde nationale regeling in strijd met het beginsel van non-discriminatie op grond van leeftijd, zoals dit is vastgelegd in richtlijn 2000/78 en in [artikel 21, lid 1, van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie], dat in [die richtlijn] concreet is vertaald?”

## Beantwoording van de prejudiciële vragen

### *Eerste vraag*

- 27 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of punt FCL.065 van bijlage I bij verordening nr. 1178/2011 aldus moet worden uitgelegd dat het in de weg staat aan een nationale regeling als aan de orde in het hoofdgeding, die bepaalt dat de arbeidsverhouding van piloten die in dienst zijn van een onderneming die luchtvaartuigen exploiteert in het kader van activiteiten in verband met de bescherming van de nationale veiligheid van een lidstaat, automatisch eindigt zodra zij de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt.
- 28 Vooraf moet worden vastgesteld dat DQ, de Italiaanse regering en de Commissie betogen dat punt FCL.065 van bijlage I bij verordening nr. 1178/2011 *ratione temporis* niet van toepassing is op het hoofdgeding.
- 29 Dienaangaande blijkt uit artikel 12, lid 1 ter, van verordening nr. 1178/2011 dat de lidstaten mogen beslissen om inzonderheid de bepalingen van bijlage I bij die verordening niet toe te passen tot 8 april 2013.
- 30 In casu blijkt uit het aan het Hof overgelegde dossier dat de Italiaanse Republiek van deze mogelijkheid heeft gebruikgemaakt. Derhalve is punt FCL.065 van bijlage I bij verordening nr. 1178/2011 pas vanaf 8 april 2013 op het grondgebied van deze lidstaat van toepassing geworden.
- 31 Uit de verwijzingsbeslissing blijkt echter dat de arbeidsovereenkomst van Cafaro op 19 september 2012 is beëindigd. De feiten van het hoofdgeding dateren dus van vóór de datum van toepassing van punt FCL.065 van bijlage I bij verordening nr. 1178/2011 in Italië, zodat deze bepaling *ratione temporis* niet van toepassing is op dit geding.
- 32 In die omstandigheden hoeft de eerste vraag van de verwijzende rechter niet te worden beantwoord.



### *Tweede vraag*

- 33 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of richtlijn 2000/78 aldus moet worden uitgelegd dat deze in de weg staat aan een nationale regeling als aan de orde in het hoofdgeding, die bepaalt dat de arbeidsverhouding van piloten die in dienst zijn van een onderneming die luchtvaartuigen exploiteert in het kader van activiteiten die verband houden met de bescherming van de nationale veiligheid van een lidstaat, automatisch eindigt wanneer zij de leeftijd van 60 jaar bereiken.
- 34 Volgens artikel 2, lid 1, van richtlijn 2000/78 moet onder het „beginsel van gelijke behandeling” worden verstaan, de afwezigheid van elke vorm van directe of indirecte discriminatie op basis van een van de in artikel 1 van deze richtlijn genoemde gronden, waaronder met name leeftijd. Artikel 2, lid 2, onder a), van die richtlijn preciseert dat er voor de toepassing van lid 1 van dit artikel, sprake is van directe discriminatie wanneer iemand ongunstiger wordt behandeld dan een ander in een vergelijkbare situatie op basis van een van de in artikel 1 van die richtlijn genoemde gronden.
- 35 Door te voorzien in de automatische beëindiging van de arbeidsverhouding van door DQ tewerkgestelde piloten op de leeftijd van 60 jaar, heeft het DPCM tot gevolg dat bepaalde personen minder gunstig worden behandeld dan andere personen die dezelfde activiteit voor dezelfde werkgever uitoefenen, op de enkele grond dat zij de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt.
- 36 De in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling bevat bijgevolg een verschil in behandeling op grond van leeftijd in de zin van artikel 1 juncto artikel 2, lid 2, onder a), van richtlijn 2000/78.
- 37 Bijgevolg moet in het licht van de doelstellingen van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling worden nagegaan of richtlijn 2000/78 aldus moet worden uitgelegd dat deze zich verzet tegen een dergelijk verschil in behandeling.
- 38 In dit verband blijkt uit de verwijzingsbeslissing dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling tot doel heeft om, in het belang van de nationale veiligheid, een passend veiligheidsniveau voor de door DQ uitgevoerde staatsvluchten te waarborgen. Die regeling beoogt aldus, ten eerste, de veiligheid van de luchtvaart en, ten tweede, de bescherming van de nationale veiligheid te waarborgen.
- 39 Bijgevolg moeten voor de beantwoording van de tweede vraag artikel 2, lid 5, en artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 worden uitgelegd.

### *Uitlegging van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78*

- 40 Volgens artikel 2, lid 5, van de richtlijn 2000/78, laat deze richtlijn de nationale wettelijke bepalingen onverlet die in een democratische samenleving noodzakelijk zijn voor de openbare veiligheid, de handhaving van de openbare orde en het voorkomen van strafbare feiten, de bescherming van de volksgezondheid en de bescherming van de rechten en vrijheden van derden.
- 41 Bij het vaststellen van die bepaling heeft de wetgever van de Europese Unie, op het vlak van arbeid en beroep, een geschil willen voorkomen en beslechten tussen het beginsel van gelijke behandeling en de noodzaak tot het waarborgen van de openbare orde, de veiligheid en de volksgezondheid, het voorkomen van strafbare feiten en het beschermen van de rechten en individuele vrijheden, die noodzakelijk zijn voor de werking van een democratische samenleving. De Uniewetgever heeft beslist dat, in bepaalde in artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 opgesomde gevallen, de in die richtlijn neergelegde beginselen niet van toepassing zijn op bepalingen die verschillen in behandeling behelzen op grond van een van de in artikel 1 van die richtlijn bedoelde gronden, op voorwaarde echter dat die

bepalingen noodzakelijk zijn voor het bereiken van de bovenvermelde doelstellingen (arrest van 22 januari 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, punt 54 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

- 42 Overigens moet artikel 2, lid 5, dat een afwijking vormt van het beginsel van het verbod van discriminatie, strikt worden uitgelegd. De voor die bepaling gebruikte bewoordingen wijzen eveneens op een dergelijke aanpak (arrest van 22 januari 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, punt 55 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 43 In casu moet in de eerste plaats worden vastgesteld dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling een nationale wettelijke bepaling vormt in de zin van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78.
- 44 Uit de rechtspraak van het Hof blijkt immers dat het begrip „nationale wettelijke bepalingen” in de zin van dat artikel niet beperkt is tot bepalingen die voortvloeien uit een handeling die is vastgesteld na afloop van een wetgevingsprocedure, maar ook bepalingen omvat die zijn genomen op basis van een voldoende nauwkeurig voorschrift inzake machtiging (zie in die zin arrest van 13 september 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, punten 59 en 61).
- 45 In dit opzicht volgt uit de verwijzingsbeslissing dat het verschil in behandeling is ingevoerd door het DPCM, waarvan de bepalingen afwijken van het wetboek op de luchtvaart en de gemeenrechtelijke regeling inzake arbeidsverhoudingen. Zij zijn vastgesteld op basis van artikel 748, derde alinea, van het wetboek op de luchtvaart, dat de bevoegde nationale autoriteiten de bevoegdheid geeft om voorschriften vast te stellen ter waarborging van een passend veiligheidsniveau. In die omstandigheden moet het door het DPCM ingevoerde verschil in behandeling worden beschouwd als een gevolg van een nationale wettelijke bepaling in de zin van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78.
- 46 In de tweede plaats streeft de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling doelstellingen na die verband houden met de openbare veiligheid in de zin van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78.
- 47 In dit verband heeft het Hof reeds geoordeeld dat de veiligheid van het luchtverkeer tot de in artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 genoemde doelstellingen behoort. Wat de veiligheid van het luchtverkeer betreft, blijken de bepalingen die strekken tot het vermijden van luchtvaartongevallen door het controleren van de fysieke geschiktheid en capaciteiten van piloten zodat die ongevallen niet door menselijke tekortkomingen worden veroorzaakt, ontegenzeggelijk bepalingen te zijn ter waarborging van de openbare veiligheid in de zin van die bepaling (arrest van 13 september 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, punt 58).
- 48 Wat de doelstelling van de bescherming van de nationale veiligheid betreft, zijn voorts bepalingen die de verwezenlijking en het goede verloop van operaties in het belang van de nationale veiligheid beogen te waarborgen, ook bepalingen die de openbare veiligheid waarborgen in de zin van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78.
- 49 In de derde en laatste plaats moet worden nagegaan of de nationale regeling die in het hoofdgeding aan de orde is, noodzakelijk is voor de openbare veiligheid in de zin van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78.
- 50 In dit verband dient in herinnering te worden gebracht dat het Hof in punt 64 van het arrest van 13 september 2011, Prigge e.a. (C-447/09, EU:C:2011:573), heeft geoordeeld dat een nationale bepaling die de leeftijdsgrens vanaf welke piloten hun beroepsactiviteiten niet langer mogen uitoefenen op 60 jaar vaststelt terwijl de nationale en internationale voorschriften die leeftijdsgrens op 65 jaar vaststellen, geen bepaling is die noodzakelijk is voor de openbare veiligheid en voor de bescherming van de gezondheid in de zin van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78.



- 51 Volgens de nationale en internationale voorschriften betreffende het commercieel luchtvervoer van passagiers, post en/of vracht, die van toepassing waren in de zaak die tot dat arrest heeft geleid, was het immers niet nodig om verkeerspiloten de uitoefening van hun beroep na het bereiken van de leeftijd van 60 jaar te verbieden, maar slechts om die uitoefening te beperken. Het verbod om na het bereiken van die leeftijd een vliegtuig te besturen, zoals vervat in de in die zaak aan de orde zijnde bepaling, was niet noodzakelijk voor de verwezenlijking van het nagestreefde doel.
- 52 Op het gebied van commercieel luchtvervoer, dat ook aan de orde was in de zaak die tot het arrest Prigge heeft geleid, heeft de Uniewetgever, zoals blijkt uit punt FCL.065 van bijlage I bij verordening nr. 1178/2011, de uitoefening van het beroep van verkeerspiloot willen verbieden voor houders van een bewijs van bevoegdheid ouder dan 65 jaar.
- 53 In casu blijkt evenwel uit het aan het Hof overgelegde dossier dat de door DQ geëxploiteerde vluchten bestemd zijn voor de uitvoering van operaties in verband met de bescherming van de nationale veiligheid die in het algemeen grotere risico's met zich meebrengen dan die welke bij commercieel luchtvervoer bestaan. In tegenstelling tot verkeerspiloten zouden de piloten van DQ immers gewoonlijk worden ingezet in moeilijke en zelfs extreme situaties, zodat voor de uitvoering van deze operaties bijzonder hoge fysieke eisen moeten worden gesteld.
- 54 Voorts zijn in de huidige stand van het Unierecht en het internationale recht geen specifieke regels opgenomen waarin een leeftijdsgrens is vastgesteld vanaf welke bestuurders van luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het kader van activiteiten die verband houden met de bescherming van de nationale veiligheid van een lidstaat, hun beroepsactiviteit niet langer mogen uitoefenen.
- 55 Bijgevolg dient niet in het algemeen te worden aangenomen dat de leeftijdsgrens voor het uitvoeren van vluchten als die welke door DQ worden geëxploiteerd, in beginsel moet overeenkomen met de leeftijd van 65 jaar, die voor het commercieel luchtvervoer wordt gehanteerd.
- 56 In die omstandigheden staat het aan de verwijzende rechter om, gelet op alle omstandigheden van het hoofdgeding, na te gaan of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling, gelet op de specifieke aard van de door DQ verrichte activiteiten en de fysieke eisen die aan de door deze onderneming tewerkgestelde piloten worden opgelegd, noodzakelijk is voor de openbare veiligheid in de zin van artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78.
- 57 Gelet op bovenstaande overwegingen moet artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 aldus worden uitgelegd dat het niet in de weg staat aan een nationale regeling als aan de orde in het hoofdgeding, die bepaalt dat de arbeidsverhouding van piloten die in dienst zijn van een onderneming die luchtvaartuigen exploiteert in het kader van activiteiten die verband houden met de bescherming van de nationale veiligheid van een lidstaat, automatisch eindigt wanneer zij de leeftijd van 60 jaar bereiken, voor zover een dergelijke regeling noodzakelijk is voor de openbare veiligheid in de zin van die bepaling, hetgeen door de verwijzende rechter moet worden nagegaan.

*Uitlegging van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78*

- 58 Volgens artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78, „kunnen de lidstaten bepalen dat een verschil in behandeling dat op een kenmerk in verband met een van de in artikel 1 [van die richtlijn] genoemde gronden berust, geen discriminatie vormt, indien een dergelijk kenmerk, vanwege de aard van de betrokken specifieke beroepsactiviteiten of de context waarin deze worden uitgevoerd, een wezenlijk en bepalend beroepsvereiste vormt, mits het doel legitiem en het vereiste evenredig aan dat doel is”.
- 59 Uit de bewoording van die bepaling blijkt dat het verschil in behandeling, om niet als discriminatie te worden aangemerkt, op een kenmerk in verband met een van de in artikel 1 van richtlijn 2000/78 genoemde gronden moet berusten en dat dit kenmerk een „wezenlijk en bepalend” beroepsvereiste

moet vormen. Het Hof heeft geoordeeld dat niet het motief voor het verschil in behandeling, maar een kenmerk van dit motief een wezenlijk en bepalend beroepsvereiste moet vormen (arrest van 13 september 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, punt 66).

- 60 In dit verband heeft het Hof reeds geoordeeld dat het essentieel is dat verkeerspiloten met name over bijzondere fysieke capaciteiten beschikken aangezien fysieke tekortkomingen voor dit beroep belangrijke gevolgen kunnen hebben. Ook kan niet worden ontkend dat die capaciteiten afnemen bij het ouder worden. Hieruit volgt dat het beschikken over bijzondere fysieke capaciteiten als een „wezenlijk en bepalend beroepsvereiste” in de zin van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 kan worden beschouwd voor de uitoefening van het beroep van verkeerspiloot en dat het beschikken over dergelijke capaciteiten leeftijdsgebonden is (arrest van 13 september 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, punt 67).
- 61 Zoals de advocaat-generaal in punt 94 van zijn conclusie heeft aangegeven, geldt een dergelijke uitlegging ook voor de bestuurders van luchtvaartuigen die opdrachten uitvoeren in verband met de bescherming van de nationale veiligheid, zoals de door DQ tewerkgestelde piloten. Zoals in punt 53 van het onderhavige arrest is vermeld, zouden de piloten van DQ immers gewoonlijk worden ingezet in moeilijke en zelfs extreme situaties, zodat voor de uitvoering van deze operaties bijzonder hoge fysieke eisen moeten worden gesteld.
- 62 Hieruit volgt dat het beschikken over bijzondere fysieke capaciteiten als een „wezenlijk en bepalend beroepsvereiste” in de zin van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 kan worden beschouwd voor de uitoefening van het beroep van bestuurder van een luchtvaartuig dat operaties uitvoert in verband met de bescherming van de nationale veiligheid.
- 63 Wat de met de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling nagestreefde doelstellingen betreft, is in punt 38 van het onderhavige arrest vastgesteld dat deze regeling ten eerste de veiligheid van de luchtvaart en, ten tweede, de bescherming van de nationale veiligheid beoogt te waarborgen.
- 64 Het Hof heeft reeds geoordeeld dat de doelstelling die erin bestaat de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren, een legitiem doel is in de zin van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 (arrest van 13 september 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, punt 69). De doelstelling om de bescherming van de nationale veiligheid te waarborgen, moet eveneens worden beschouwd als een legitiem doel in de zin van deze bepaling.
- 65 Nagegaan moet echter worden of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling, door te voorzien in de automatische beëindiging van de arbeidsverhouding van de door DQ tewerkgestelde piloten op de leeftijd van 60 jaar, een evenredig vereiste heeft opgelegd.
- 66 In dit verband zij opgemerkt dat overweging 23 van richtlijn 2000/78 preciseert dat een verschil in behandeling in een „zeer beperkt aantal omstandigheden” kan zijn gerechtvaardigd, wanneer een met leeftijd verband houdend kenmerk een wezenlijk en bepalend beroepsvereiste vormt (arrest van 13 september 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, punt 71).
- 67 Overigens moet artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 strikt worden uitgelegd, aangezien het toestaat af te wijken van het beginsel van non-discriminatie (arrest van 13 september 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, punt 72).
- 68 In punt 75 van het arrest van 13 september 2011, Prigge e.a. (C-447/09, EU:C:2011:573), heeft het Hof geoordeeld dat door de leeftijdsgrens vanaf welke wordt aangenomen dat verkeerspiloten niet langer over de fysieke capaciteiten beschikken om hun beroepsactiviteit uit te oefenen op 60 jaar vast te stellen, terwijl de nationale en internationale voorschriften de uitoefening van dat beroep onder

bepaalde voorwaarden toestaan tot het bereiken van de leeftijd van 65 jaar, de sociale partners de betrokken piloten een onevenredig vereiste in strijd met artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 hadden opgelegd.

- 69 Om de in de punten 53 tot en met 55 van het onderhavige arrest uiteengezette redenen kan deze oplossing, die van toepassing is op commercieel luchtvervoer, echter niet op de onderhavige zaak worden toegepast.
- 70 In die omstandigheden staat het aan de verwijzende rechter om, gelet op alle omstandigheden van het hoofdgeding, na te gaan of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde nationale regeling, gelet op de specifieke aard van de door DQ verrichte activiteiten en de fysieke eisen die aan de door deze onderneming tewerkgestelde piloten worden opgelegd, evenredig kan worden geacht in de zin van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78.
- 71 Bijgevolg moet artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 aldus worden uitgelegd dat het niet in de weg staat aan een nationale regeling als aan de orde in het hoofdgeding, die bepaalt dat de arbeidsverhouding van piloten die in dienst zijn van een onderneming die luchtvaartuigen exploiteert in het kader van activiteiten die verband houden met de bescherming van de nationale veiligheid van een lidstaat, automatisch eindigt wanneer zij de leeftijd van 60 jaar bereiken, voor zover een dergelijke regeling evenredig is in de zin van die bepaling, hetgeen door de verwijzende rechter moet worden nagegaan.
- 72 Gelet op het voorgaande dient op de tweede vraag te worden geantwoord dat:
- artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78 aldus moet worden uitgelegd dat het niet in de weg staat aan een nationale regeling als aan de orde in het hoofdgeding, die bepaalt dat de arbeidsverhouding van piloten die in dienst zijn van een onderneming die luchtvaartuigen exploiteert in het kader van activiteiten die verband houden met de bescherming van de nationale veiligheid van een lidstaat, automatisch eindigt wanneer zij de leeftijd van 60 jaar bereiken, voor zover een dergelijke regeling noodzakelijk is voor de openbare veiligheid in de zin van die bepaling, hetgeen door de verwijzende rechter moet worden nagegaan;
  - artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 aldus moet worden uitgelegd dat het niet in de weg staat aan een nationale regeling als aan de orde in het hoofdgeding, die bepaalt dat de arbeidsverhouding van piloten die in dienst zijn van een onderneming die luchtvaartuigen exploiteert in het kader van activiteiten die verband houden met de bescherming van de nationale veiligheid van een lidstaat, automatisch eindigt wanneer zij de leeftijd van 60 jaar bereiken, voor zover een dergelijke regeling evenredig is in de zin van die bepaling, hetgeen door de verwijzende rechter moet worden nagegaan.

## Kosten

- 73 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Eerste kamer) verklaart voor recht:

**Artikel 2, lid 5, van richtlijn 2000/78/EG van de Raad van 27 november 2000 tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep moet aldus worden uitgelegd dat het niet in de weg staat aan een nationale regeling als aan de orde in het hoofdgeding, die bepaalt dat de arbeidsverhouding van piloten die in dienst zijn van een onderneming die luchtvaartuigen exploiteert in het kader van activiteiten die verband houden met de**

**bescherming van de nationale veiligheid van een lidstaat, automatisch eindigt wanneer zij de leeftijd van 60 jaar bereiken, voor zover een dergelijke regeling noodzakelijk is voor de openbare veiligheid in de zin van die bepaling, hetgeen door de verwijzende rechter moet worden nagegaan.**

**Artikel 4, lid 1, van richtlijn 2000/78 moet aldus worden uitgelegd dat het niet in de weg staat aan een nationale regeling als aan de orde in het hoofdgeding, die bepaalt dat de arbeidsverhouding van piloten die in dienst zijn van een onderneming die luchtvaartuigen exploiteert in het kader van activiteiten die verband houden met de bescherming van de nationale veiligheid van een lidstaat, automatisch eindigt wanneer zij de leeftijd van 60 jaar bereiken, voor zover een dergelijke regeling evenredig is in de zin van die bepaling, hetgeen door de verwijzende rechter moet worden nagegaan.**

ondertekeningen