Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

7 ноември 2019 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕС) № 1178/2011 — Приложение I, точка FCL.065 — Приложно поле ratione temporis — Директива 2000/78/ЕО — Равно третиране в областта на заетостта и професиите — Дискриминация, основана на възраст — Член 2, параграф 5 — Член 4, параграф 1 — Национална правна уредба, предвиждаща автоматично прекратяване на трудовото правоотношение при навършване на 60 години — Пилоти на въздухоплавателни средства — Защита на националната сигурност“

По дело C-396/18

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Corte suprema di cassazione (Върховен съд, Италия) с акт от 24 април 2018 г., постъпил в Съда на 15 юни 2018 г., в рамките на производство по дело

Gennaro Cafaro

срещу

DQ,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: J.-C. Bonichot, председател на състава, R. Silva de Lapuerta (докладчик), заместник-председател на Съда, M. Safjan, L. Bay Larsen и C. Toader, съдии,

генерален адвокат: M. Szpunar,

секретар: R. Schiano, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 11 април 2019 г.,

като има предвид становищата, представени:

– за г-н Cafaro, от S. Assennato и G. Sacconi, avvocati,

– за DQ, от G. Guancioli и P. Busco, avvocati,

– за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от G. De Socio, avvocato dello Stato,

– за полското правителство, от B. Majczyna, в качеството на представител,

* Език на производството: италиански.

– за Европейската комисия, от V. Di Bucci, D. Martin, W. Mölls и C. Valero, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 26 юни 2019 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на точка FCL.065 от приложение I към Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 2011 г., стр. 1), изменен с Регламент (ЕС) № 290/2012 на Комисията от 30 март 2012 г. (ОВ L 100, 2012 г., стр. 1) (наричан по-нататък „Регламент № 1178/2011“), и на Директива 2000/78/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 година за създаване на основна рамка за равно третиране в областта на заетостта и професиите (ОВ L 303, 2000 г., стр. 16; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 6, стр. 7).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-н Gennaro Cafaro и бившия му работодател, DQ, по повод на автоматичното прекратяване на трудовото му правоотношение, поради това че е навършил 60 години.

Правна уредба

Правото на Съюза

Регламент № 1178/2011

3 Член 1 от Регламент № 1178/2011 гласи:

„Настоящият регламент определя подробни правила за:

1) различните квалификации по свидетелствата за летателна правоспособност за пилоти, както и условията за издаване, поддържане, изменяне, ограничаване, временно отменяне или прекратяване на свидетелства, правата и отговорностите на притежателите на свидетелства за правоспособност, както и условията за преобразуването на съществуващи национални свидетелства за правоспособност за пилоти и бордни инженерни в свидетелства за правоспособност за пилоти, както и условията за признаване на свидетелства за правоспособност, издадени от трети държави;

[…]“.

4 Член 2 от този регламент, озаглавен „Определения“, предвижда:

„За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1) „свидетелство за летателна правоспособност по Част-FCL“ означава свидетелство за правоспособност на летателния екипаж, което е в съответствие с изискванията на приложение I;

[…]“.

5 Съгласно член 12 от посочения регламент, озаглавен „Влизане в сила и прилагане“:

„1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 8 април 2012 г.

1б. Чрез дерогация от параграф 1 държавите членки могат да решат да не прилагат до 8 април 2013 г. разпоредбите на приложения I—IV.

[…]

7. Когато държава членка използва разпоредбите на параграфи 1б—6, тя трябва да уведоми [Европейската комисия] и [Европейската агенция за авиационна безопасност]. В това уведомление трябва да се посочват причините за такава дерогация, както и програмата за прилагане, съдържаща планираните дейности и свързаните с тях срокове.

[…]“.

6 В точка FCL.065 от приложение I към Регламент № 1178/2011, озаглавена „Редуциране на правата на притежателите на свидетелства за летателна правоспособност на възраст над 60 години в търговския въздушен транспорт“, се предвижда следното:

„а) Възраст 60—64 години. Самолети и вертолети. Притежател на свидетелство за летателна правоспособност, който е навършил 60 години, не може да действа като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт, освен:
   1) като член на многопилотен екипаж; и
   2) при условие че той е единственият пилот в летателния екипаж, който е навършил 60 години.

б) Възраст 65 години. Притежател на свидетелство за летателна правоспособност, който е навършил 65 години, не може да действа като пилот на въздухоплавателно средство в търговския въздушен транспорт“.

Директива 2000/78

7 Съображение 23 от Директива 2000/78 гласи:

„При много ограничени обстоятелства, разлика в третирането може да бъде оправдана, когато характеристика, свързана с религия или убеждения, увреждане, възраст или сексуална ориентация, съставлява основно и професионално-определящо изискване, когато целта е законна и изискването пропорционално. Такива условия трябва да бъдат включени в информацията, предоставена от държавите членки на Комисията“.

8 Съгласно член 1 от тази директива нейната цел е да регламентира основната рамка за борба с дискриминацията, основана на религия или убеждение, увреждане, възраст или сексуална ориентация по отношение на заетостта и упражняването на занятие, с оглед прилагането в държавите членки на принципа за равно третиране.

9 Член 2 от посочената директива, озаглавен „Понятие за дискриминация“, гласи:

„1. За целите на настоящата директива, „принципът за равно третиране“ означава, че няма да има пряка или непряка дискриминация въз основа[…] на който и да е от признаците, посочени в член 1.

2. За целите на параграф 1:

a) проява на пряка дискриминация има, когато едно лице е, било е, или би било третирано по-малко благоприятно от друго в сравнима ситуация въз основа един от признаците, упоменати в член 1;

[…]

5. Настоящата директива не засяга мерките, регламентирани от национален закон, които в демократичното общество са необходими за обществената сигурност, под[д]ържането на обществения ред и предотвратяването на престъпни деяния, защитата на здравето, правата и свободите на другите“.

10 Член 4, параграф 1 от същата директива предвижда:

„Въпреки разпоредбите на член 2, параграфи 1 и 2, държавите членки могат да регламентират, че разлика в третирането, основаваща се на характеристика, свързана с някой от признаците, посочени в член 1, не представлява дискриминация, когато поради характера на засегнатите професионални дейности или в контекста, в който те се упражняват, такава характеристика представлява основно и определящо професията изискване, като гарантират, че целта е законосъобразна и изискването пропорционално“.

Италианското право

11 От акта за преюдициално запитване е видно, че DQ е дружество за въздушен транспорт, учредено съгласно член 25 от Legge n. 124/2007 — Sistema di informazione per la sicurezza della republica e nuova disciplina del segreto (Закон № 124 относно информационната система за сигурността на Републиката и новите правила за класификация на секретни данни) от 3 август 2007 г. (GURI № 187 от 13 август 2007 г., стр. 4), което извършва поверителна дейност за нуждите на тайните служби на италианската държава за целите на защитата на националната сигурност.

12 Член 744, четвърта алинея от Codice della Navigazione (Кодекс за корабоплаването и въздухоплаването) приравнява към държавните въздухоплавателни средства въздухоплавателните средства, използвани от публични или частни субекти, които извършват дейности, свързани със защита на националната сигурност.

13 Съгласно член 748, първа алинея от Кодекса за корабоплаването и въздухоплаването разпоредбите на същия не се прилагат за държавните въздухоплавателни средства.

14 Според член 748, трета алинея от Кодекса на корабоплаването и въздухоплаването полети с въздухоплавателни средства, приравнени на държавни въздухоплавателни средства, се осъществяват при гарантирано адекватно равнище на безопасност, определено в съответствие със специалните правила, приети от компетентните държавни органи.

15 Видно от индикациите, предоставени от запитващата юрисдикция, Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ] (Указ на председателя на Министерския съвет за определяне на правилата за ограниченията при наемането на работа на летателния персонал на [DQ]) от 9 септември 2008 г. (наричан по-нататък „DPCM“) е приет на основание член 748, трета алинея от Кодекса на корабоплаването и въздухоплаването.

16 Според текста на DPCM:

„Предвид целите, посочени в предходните членове, пилотите на [DQ] могат да осъществяват професионална дейност до, но не и след навършване на 60 години“.

Спорът по главното производство и преюдициалните въпроси

17 Г-н Cafaro е бил нает на работа от DQ като пилот на въздухоплавателно средство от 26 септември 1988 г. до 19 септември 2012 г.

18 С писмо от 19 януари 2012 г. DQ уведомява г-н Cafaro, че неговият трудов договор ще бъде прекратен автоматично на 19 септември 2012 г., тъй като на тази дата той ще навърши 60 години.

19 Г-н Cafaro оспорва законосъобразността на уволнението си пред Tribunale di Roma (Първоинстанционен съд Рим, Италия), който отхвърля иска му.

20 Г-н Cafaro обжалва решението на Tribunale di Roma (Първоинстанционен съд Рим) пред Corte d'appello di Roma (Апелативен съд Рим, Италия), който с решение от 19 февруари 2016 г. отхвърля жалбата. Последната юрисдикция приема по същество, че г-н Cafaro не е бил уволнен, тъй като неговото трудово правоотношение е автоматично прекратено, когато той е навършил 60 години, съобразно разпоредбите на DPCM.

21 Г-н Cafaro подава касационна жалба срещу това решение пред запитващата юрисдикция.

22 Тази юрисдикция отбелязва, че съгласно националното право въздухоплавателните средства на DQ са приравнени на държавни въздухоплавателни средства и че по силата на тази квалификация трудовите правоотношения на пилотите, наети на работа от DQ, се регламентират от специалните разпоредби на DPCM, които предвиждат в частност автоматичното прекратяване на трудовите им правоотношения с навършването на 60-годишна възраст.

23 Запитващата юрисдикция обаче отбелязва, че точка FCL.065 от приложение I към Регламент № 1178/2011 позволява, при определени условия, на притежателите на свидетелство за летателна правоспособност да продължат да осъществяват дейност като пилот на въздухоплавателно средство за търговски въздушен транспорт между 60 и 64 години. Действително, тя подчертава, че тази разпоредба забранява на притежателите на свидетелство за летателна правоспособност да осъществяват дейност в търговския въздушен транспорт едва след като навършат 65 години.

24 В този контекст посочената юрисдикция изпитва съмнения дали точка FCL.065 от приложение I към Регламент № 1178/2011 се прилага за положението на пилот на въздухоплавателно средство, използвано от дружество, което извършва дейности, свързани със защитата на националната сигурност, като DQ, и при утвърдителен отговор — дали тази разпоредба трябва да се тълкува в смисъл, че изключва национална разпоредба, предвиждаща автоматично прекратяване на трудовите правоотношения на пилотите на въздухоплавателни средства, използвани от DQ, при навършване на 60 години.

25 При условията на евентуалност запитващата юрисдикция търси отговор на въпроса дали такава национална разпоредба е съвместима с принципа за недопускане на дискриминация, основана на възраст, залегнал в Директива 2000/78.

26 При тези обстоятелства Corte suprema di cassazione (Касационен съд, Италия) решава да спре производството и да отправи до Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Противоречи ли националната правна уредба съгласно [DPCM], приет в изпълнение на член 748, трета алинея от Кодекса за корабоплаването и въздухоплаването, с който се приема Правилник за ограниченията при наемането на работа на летателния персонал на [DQ], и която по-специално предвижда автоматичното прекратяване на трудовото правоотношение при навършване на 60 години, на Регламент № 1178/2011, който определя възрастова граница от 65 години за наемането на работа на пилоти в търговския въздушен транспорт, и в случай че специалната национална правна уредба бъде оставена без приложение, приложим ли е посоченият регламент в настоящия случай?

2) При условията на евентуалност, ако се приеме че Регламент [№ 1178/2011] е неприложим към разглежданата хипотеза ratione materiae, в противоречие ли е посочената национална правна уредба с принципа за недопускане на дискриминация, основана на възраст, предвиден в Директива 2000/78 и в [член 21, параграф 1 от Хартата на основните права на Европейския съюз], който намира конкретен израз в [тази директива]?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

27 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали точка FCL.065 от приложение I към Регламент № 1178/2011 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба като разглежданата в делото по главното производство, предвиждаща автоматично прекратяване при навършване на 60 години на трудовите правоотношения на пилотите, наети от дружество — оператор на въздухоплавателни средства, използвани за дейности, свързани със защитата на националната сигурност на държава членка.

28 В самото начало следва да се отбележи, че DQ, италианското правителство и Комисията поддържат, че точка FCL.065 от приложение I към Регламент № 1178/2011 не е приложима ratione temporis към спора по главното производство.

29 В това отношение от член 12, параграф 1б от Регламент № 1178/2011 е видно, че държавите членки могат да решат да не прилагат по-конкретно разпоредбите на приложение I към този регламент до 8 април 2013 г.

30 В конкретния случай от предоставената на Съда преписка произтича, че Италианската република се е възползвала от тази възможност. Така точка FCL.065 от приложение I към Регламент № 1178/2011 е станала приложима на територията на тази държава членка едва от 8 април 2013 г.

31 Същевременно от акта за преюдициално запитване е видно, че трудовото правоотношение на г-н Cafaro е прекратено на 19 септември 2012 г. При това положение фактите по спора в главното производство предшестват датата на въвеждане в изпълнение на точка FCL.065 от приложение I към Регламент № 1178/2011 в Италия, така че тази разпоредба е неприложима ratione temporis за посочения спор.

32 При тези условия не следва да се отговаря на първия поставен от запитващата юрисдикция въпрос.

По втория въпрос

33 С втория си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска национална правна уредба като разглежданата по главното производство, която предвижда автоматично прекратяване при навършване на 60 години на трудовите правоотношения на пилотите, наети от дружество — оператор на въздухоплавателни средства, използвани за дейности, свързани със защитата на националната сигурност на държава членка.

34 Според текста на член 2, параграф 1 от Директива 2000/78 „принципът за равно третиране“ е дефиниран като липса на всякаква пряка или непряка дискриминация въз основа на който и да е от признаците, посочени в член 1 от тази директива, сред които е в частност възрастта. Член 2, параграф 2, буква а) от посочената директива уточнява, че за целите на прилагането на параграф 1 от нея проява на пряка дискриминация има, когато едно лице е, било е или би било третирано по-малко благоприятно, отколкото друго в сравнима ситуация въз основа по-конкретно на неговата възраст въз основа на един от признаците, упоменати в член 1 от същата директива

35 Като предвижда автоматично прекратяване на трудовото правоотношение на пилотите, наети на работа от DQ, при навършване на 60 години, DPCM има за последица това, че определени лица се третират по-малко благоприятно от други, които извършват същата дейност за същия работодател само поради факта че са навършили 60 години.

36 Следователно разглежданата по главното производство национална правна уредба въвежда разлика в третирането, основана на възраст, по смисъла на член 1 във връзка с член 2, параграф 2, буква а) от Директива 2000/78.

37 Следователно трябва да се анализира, предвид целите, преследвани от разглежданата по главното производство национална правна уредба, дали Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска такава разлика в третирането.

38 В това отношение от акта за преюдициално запитване е видно, че разглежданата по главното производство национална правна уредба има за цел да гарантира адекватно равнище на безопасност на държавните полети, извършвани от DQ в интерес на националната сигурност. Така, посочената правна уредба има за цел да гарантира, от една страна, въздушната безопасност и от друга — защитата на националната сигурност.

39 Поради това, за да се отговори на втория въпрос, трябва да се даде тълкуване на член 2, параграф 5 и на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78.

По тълкуването на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78

40 Съгласно член 2, параграф 5 от Директива 2000/78 същата не засяга мерките, регламентирани от национален закон, които в демократичното общество са необходими за обществената сигурност, поддържането на обществения ред и предотвратяването на престъпни деяния, защитата на здравето, правата и свободите на другите.

41 С приемането на тази разпоредба законодателят на Европейския съюз е целял да предвиди и разреши възможното противоречие в областта на заетостта и професиите между, от една страна, принципа на равно третиране и от друга, необходимостта да се поддържат общественият ред, обществената сигурност и общественото здраве, да се предотвратяват престъпленията и да се защитават правата и свободите на личността, които са от същностно значение за функционирането на всяко демократично общество. Законодателят е преценил, че в определени случаи, изброени в член 2, параграф 5 от Директива 2000/78, закрепените в тази директива принципи не следва да се прилагат спрямо мерките, с които се въвеждат разлики в третирането въз основа на някой от признаците, посочени в член 1 от нея, стига обаче тези мерки да са необходими за осъществяването на упоменатите цели (решение от 22 януари 2019 г., Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, т. 54 и цитираната съдебна практика).

42 Впрочем, тъй като въвежда изключение от принципа за забрана на дискриминацията, посоченият член 2, параграф 5 трябва да се тълкува стриктно. Използваните в тази разпоредба термини също предполагат такъв подход (решение от 22 януари 2019 г., Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, т. 55 и цитираната съдебна практика).

43 В настоящия случай трябва да се констатира, на първо място, че разглежданата по главното производство национална правна уредба представлява мярка, предвидена в националното законодателство, по смисъла на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78.

44 Всъщност от съдебната практика е видно, че понятието „мерки, регламентирани от национален закон“ по смисъла на тази разпоредба не се ограничава само до мерките, произтичащи от акт, приет по реда на законодателна процедура, а включва и мерки, въведени на основание достатъчно точна овластяваща норма (вж. в този смисъл решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, т. 59 и 61).

45 В това отношение от акта за преюдициално запитване е видно, че разликата в третирането е въведена с DPCM, чиито разпоредби представляват изключение от Кодекса за корабоплаването и въздухоплаването и от общия режим на трудовите правоотношения. Те са приети на основание член 748, трета алинея от Кодекса за корабоплаването и въздухоплаването, който овластява компетентните национални органи да приемат правила, позволяващи да се гарантира адекватно равнище на безопасност. При тези условия въведената с DPCM разлика в третирането трябва действително да се разглежда като произтичаща от мярка, регламентирана от национален закон по смисъла на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78.

46 На второ място, разглежданата по главното производство национална правна уредба преследва цели, свързани с обществената сигурност по смисъла на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78.

47 В това отношение, от една страна, Съдът вече е постановил, че въздушната безопасност е сред целите, изброени в член 2, параграф 5 от Директива 2000/78. Действително е видно, че мерките, с които се цели предотвратяване на авиационните произшествия чрез контрол на годността и физическите способности на пилотите, така че да се избегнат произшествия, дължащи се на човешки недостатъци, безспорно са сред мерките, с които се гарантира обществената сигурност по смисъла на тази разпоредба (решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, т. 58).

48 От друга страна, що се отнася до целта за защита на националната сигурност, мерките за осъществяването и доброто протичане на операциите в интерес на националната сигурност също представляват мерки от естество да гарантират обществената сигурност по смисъла на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78.

49 На трето и последно място, следва да се провери дали разглежданата по главното производство национална правна уредба е необходима за обществената сигурност по смисъла на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78.

50 В това отношение трябва да се припомни, че в точка 64 от решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др. (C-447/09, EU:C:2011:573) Съдът е постановил, че национална мярка, с която възрастовата граница, над която пилотите нямат право да упражняват професионалната си дейност, е определена на 60 години, въпреки че в националната и международната правна уредба същата граница е 65 години, не е необходима за обществената сигурност и за защитата на здравето по смисъла на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78.

51 Всъщност съгласно националната и международната правна уредба, регламентираща търговския въздушен транспорт на пътници, поща и/или товари, приложима по делото, по което е постановено това решение, е било необходимо не да се забранява на транспортните пилоти да упражняват дейността си след 60-годишна възраст, а само да се ограничи това упражняване. При това положение забраната след тази възраст да се управлява въздухоплавателно средство, която е въведена с разглежданата по това дело мярка, не е била необходима за осъществяването на преследваната цел.

52 В областта на търговския въздушен транспорт, който е бил разглеждан и по делото, по което е постановено споменатото решение, законодателят на Съюза е възнамерявал, както следва от точка FCL.065 от приложение I към Регламент № 1178/2011, да забрани упражняването на професията транспортен пилот на притежателите на свидетелство за летателна правоспособност на възраст над 65 години.

53 Въпреки това в конкретния случай, от една страна, от предоставената на Съда преписка е видно, че полетите, извършвани от DQ, са предназначени за изпълнение на дейности, свързани със защитата на националната сигурност, които поначало са свързани с много по-големи рискове от тези, свързани с търговския въздушен транспорт. Всъщност за разлика от транспортните пилоти, пилотите на DQ обикновено трябвало да работят при трудни и дори екстремни условия, така че за изпълнението на тези операции имало особено високи физически изисквания.

54 От друга страна, в настоящото си състояние правото на Съюза и международното право не предвиждат специфична правна уредба за определяне на възрастова граница, от която насетне пилотите на въздухоплавателни средства, използвани в рамките на операции, свързани със защитата на националната сигурност на държава членка, да не могат да упражняват професионалната си дейност.

55 Следователно няма основание да се приеме общо, че възрастовата граница за извършването на полети като изпълняваните от DQ по принцип би трябвало да съответства на възрастта 65 години, възприета в областта на търговския въздушен транспорт.

56 При тези условия запитващата юрисдикция трябва да провери с оглед на всички обстоятелства по делото в главното производство дали предвид специфичния характер на извършваните от DQ дейности и физическите изисквания, наложени на пилотите, наети на работа от това дружество, разглежданата по главното производство национална правна уредба е необходима за обществената сигурност по смисъла на член 2, параграф 5 от Директива 2000/78.

57 С оглед на всички гореизложени съображения член 2, параграф 5 от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба като разглежданата по главното производство, която предвижда автоматично прекратяване на трудовото правоотношение на пилотите, наети на работа от дружество, използващо въздухоплавателни средства в рамките на дейности, свързани със защитата на националната сигурност на държава членка, при навършване на 60 години, доколкото такава правна уредба е необходима за обществената сигурност по смисъла на тази разпоредба, което запитващата юрисдикция следва да провери.

По тълкуването на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78

58 Според текста на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 „държавите членки могат да регламентират, че разлика в третирането, основаваща се на характеристика, свързана с някой от признаците, посочени в член 1 [от тази директива], не представлява дискриминация, когато поради характера на засегнатите професионални дейности или в контекста, в който те се упражняват, такава характеристика представлява основно и определящо професията изискване, като гарантират, че целта е законосъобразна и изискването пропорционално“.

59 От текста на тази разпоредба личи, че за да не е дискриминационна, разликата в третирането трябва да се основава на характеристика, свързана с някой от признаците, посочени в член 1 от Директива 2000/78, и тази характеристика трябва да представлява „основно и определящо“ професионално изискване. Съдът е постановил, че не признакът, по който се въвежда разликата в третирането, а свързаната с този признак характеристика трябва да е основно и определящо професионално изискване (вж. решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, т. 66).

60 В това отношение Съдът вече се е произнесъл, че за транспортните пилоти е от основно значение да притежават наред с останалото и особени физически способности, доколкото в тази професия физическите недостатъци могат да имат тежки последици. Неоспоримо е и, че тези способности намаляват с възрастта. От това следва, че притежаването на особени физически способности може да се смята за „основно и определящо професията изискване“ по смисъла на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 за упражняването на професията транспортен пилот и че притежаването на тези способности зависи от възрастта (решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, т. 67).

61 Както отбелязва генералният адвокат в точка 94 от своето заключение, такова тълкуване следва да се прилага и спрямо пилотите на въздухоплавателни средства, изпълняващи задачи, свързани със защитата на националната сигурност, каквито са пилотите, наети на работа от DQ. Всъщност, както бе посочено в точка 53 от настоящото решение, пилотите на DQ обикновено трябвало да работят при трудни и дори екстремни условия, така че за изпълнението на тези операции имало особено високи физически изисквания.

62 Следователно притежаването на особени физически способности може да се смята за „основно и определящо професията изискване“ по смисъла на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 за упражняването на професията пилот на въздухоплавателно средство, използвано за дейности, свързани със защитата на националната сигурност.

63 Що се отнася до целите, преследвани с разглежданата по главното производство национална правна уредба, в точка 38 от настоящото решение беше установено, че тази правна уредба цели да гарантира, от една страна, безопасността на въздушното движение и от друга страна, защитата на националната сигурност.

64 Съдът вече е постановил, че целта да се гарантира безопасността на въздушното движение, е законосъобразна цел по смисъла на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 (решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, т. 69). Целта да се гарантира защитата на националната сигурност, също трябва да се счита за законосъобразна цел по смисъла на същата разпоредба.

65 Следва обаче да се провери дали, като предвижда автоматично прекратяване на трудовото правоотношение на пилотите, наети на работа от DQ, при навършване на 60 години, разглежданата по главното производство национална правна уредба налага пропорционално изискване.

66 В това отношение следва да се припомни, че съгласно уточнението в съображение 23 от Директива 2000/78 само „при много ограничени обстоятелства“ разликата в третирането може да бъде оправдана, когато свързана в частност с възрастта характеристика съставлява основно и определящо професията изискване (решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, т. 71).

67 Впрочем, доколкото дава възможност за изключение от принципа за недопускане на дискриминация, член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 следва да се тълкува стриктно (решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др., C-447/09, EU:C:2011:573, т. 72).

68 В точка 75 от решение от 13 септември 2011 г., Prigge и др. (C-447/09, EU:C:2011:573) Съдът постановява, че като са определили на 60 години възрастовата граница, над която се приема, че транспортните пилоти вече не притежават физическите способности да извършват професионалната си дейност, въпреки че националната и международната правна уредба допускат извършването на тази дейност при определени условия до 65-годишна възраст, социалните партньори са наложили на посочените пилоти непропорционално изискване по смисъла на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78.

69 Въпреки това поради изложените в точки 53—55 от настоящото решение съображения подобно решение, приложимо към търговския въздушен транспорт, не би могло да се пренесе към настоящото дело.

70 При тези условия запитващата юрисдикция следва да провери с оглед на всички обстоятелства по делото в главното производство дали предвид специфичното естество на извършваните от DQ дейности и физическите изисквания, наложени на пилотите, наети на работа от това дружество, разглежданата по главното производство национална правна уредба може да се счита за пропорционална по смисъла на член 4, параграф 1 от Директива 2000/78.

71 Следователно член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба като разглежданата по главното производство, която предвижда автоматично прекратяване на трудовото правоотношение на пилотите, наети на работа от дружество, което използва въздухоплавателни средства в рамките на дейности, свързани със защитата на националната сигурност на държава членка, при навършване на 60 години, доколкото такава правна уредба е пропорционална по смисъла на тази разпоредба, което запитващата юрисдикция следва да провери.

72 Предвид всички изложени по-горе съображения на втория въпрос следва да се отговори, че:

– член 2, параграф 5 от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба като разглежданата по главното производство, която предвижда автоматично прекратяване на трудовото правоотношение на пилотите, наети на работа от дружество, използващо въздухоплавателни средства в рамките на дейности, свързани със

защитата на националната сигурност на държава членка, при навършване на 60 години, доколкото такава правна уредба е необходима за обществената сигурност по смисъла на тази разпоредба, което запитващата юрисдикция следва да провери;

– член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба като разглежданата по главното производство, която предвижда автоматично прекратяване на трудовото правоотношение на пилотите, наети на работа от дружество, което използва въздухоплавателни средства в рамките на дейности, свързани със защитата на националната сигурност на държава членка, при навършване на 60 години, доколкото такава правна уредба е пропорционална по смисъла на тази разпоредба, което запитващата юрисдикция следва да провери.

По съдебните разноски

73 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

Член 2, параграф 5 от Директива 2000/78/ЕО на Съвета от 27 ноември 2000 година за създаване на основна рамка за равно третиране в областта на заетостта и професиите трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба като разглежданата по главното производство, която предвижда автоматично прекратяване на трудовото правоотношение на пилотите, наети на работа от дружество, използващо въздухоплавателни средства в рамките на дейности, свързани със защитата на националната сигурност на държава членка, при навършване на 60 години, доколкото такава правна уредба е необходима за обществената сигурност по смисъла на тази разпоредба, което запитващата юрисдикция следва да провери.

Член 4, параграф 1 от Директива 2000/78 трябва да се тълкува в смисъл, че допуска национална правна уредба като разглежданата по главното производство, която предвижда автоматично прекратяване на трудовото правоотношение на пилотите, наети на работа от дружество, което използва въздухоплавателни средства в рамките на дейности, свързани със защитата на националната сигурност на държава членка, при навършване на 60 години, доколкото такава правна уредба е пропорционална по смисъла на тази разпоредба, което запитващата юрисдикция следва да провери.

Подписи