

Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala Primera, Sentencia de 7 Nov. 2019, C-396/2018

Ponente: Silva de Lapuerta, Rosario.

LA LEY 152619/2019

ECLI: *EU:C:2019:929*

JUBILACIÓN FORZOSA. El TJUE declara que no es discriminatorio ni contraviene el Derecho de la UE una normativa nacional que prevé la extinción automática del contrato de los pilotos empleados por una sociedad que se dedica a actividades relacionadas con la seguridad nacional a los 60 años de edad. Aunque el límite de edad para los pilotos de líneas aéreas comerciales está en 65 años, está totalmente justificado por razones de seguridad nacional y del tráfico aéreo ya que aquellos tienen que actuar en condiciones más difíciles o extremas. Es innegable que las capacidades físicas requeridas disminuyen con la edad.

El TJUE dispone que no es contrario al Derecho de la UE que una normativa establezca la extinción automática de los contratos de trabajo de los pilotos dedicados a la seguridad nacional a los 60 años.

En el asunto C-396/18,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación, Italia), mediante resolución de 24 de abril de 2018, recibida en el Tribunal de Justicia el 15 de junio de 2018, en el procedimiento entre

Gennaro Cafaro

y

DQ,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. J.-C. Bonichot, Presidente de Sala, la Sra. R. Silva de Lapuerta (Ponente), Vicepresidenta del Tribunal de Justicia, y los Sres. M. Safjan y L. Bay Larsen y la Sra. C. Toader, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Szpunar;

Secretario: Sr. R. Schiano, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 11 de abril de 2019;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Sr. Cafaro, por las Sras. S. Assennato y G. Sacconi, avvocati;
- en nombre de DQ, por los Sres. G. Guancioli y P. Busco, avvocati;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por la Sra. G. De Socio, avvocato dello Stato;
- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;

- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. V. Di Bucci, D. Martin y W. Mölls y la Sra. C. Valero, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 26 de junio de 2019;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del punto FCL.065 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO 2011, L 311, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 290/2012 de la Comisión, de 30 de marzo de 2012 (DO 2012, L 100, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 1178/2011»), y de la Directiva 2000/78/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, relativa al establecimiento de un marco general para la igualdad de trato en el empleo y la ocupación (DO 2000, L 303, p. 16).

2. Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre el Sr. Gennaro Cafaro y su antiguo empresario, DQ, en relación con la extinción automática de su relación laboral por haber alcanzado la edad de 60 años.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Reglamento n.º 1178/2011

3. El artículo 1 del Reglamento n.º 1178/2011 dispone:

«El presente Reglamento establece normas detalladas sobre:

1) las diferentes habilitaciones de las licencias de pilotos, las condiciones para expedir, mantener, modificar, limitar, suspender o revocar las licencias, las atribuciones y responsabilidades de los titulares de licencias, las condiciones para la conversión en licencias de piloto de las licencias de piloto y de las licencias de mecánico de a bordo nacionales en vigor, así como las condiciones para la aceptación de las licencias de terceros países;

[...]»

4. El artículo 2 de este Reglamento, con el título «Definiciones», establece lo siguiente:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) "licencia de la Parte FCL": una licencia de tripulación de vuelo que cumpla los requisitos del anexo I;

[...]»

5. El artículo 12 de dicho Reglamento, titulado «Entrada en vigor y aplicación», dispone:

«1. El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 8 de abril de 2012.

1.b) No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán decidir no aplicar las disposiciones de los anexos I a IV hasta el 8 de abril de 2013.

[...]

7. Cuando un Estado miembro aplique las disposiciones de los apartados 1. b) a 6, lo notificará a la [Comisión Europea] y a la [Agencia Europea de Seguridad Aérea]. Esta notificación describirá los motivos de dicha excepción, así como el programa de aplicación con las acciones previstas y el calendario correspondiente.

[...]»

6. El punto FCL.065 del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011, titulado «Restricción de atribuciones de titulares de licencia de 60 años o más en el transporte aéreo comercial», dispone:

«a) Entre 60 y 64 años. Aviones y helicópteros. El titular de una licencia de piloto que haya llegado a la edad de 60 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial, excepto:

1) como miembro de una tripulación multipiloto, y

2) siempre que dicho titular sea el único piloto en la tripulación de vuelo que haya alcanzado la edad de 60 años.

b) 65 años. El titular de una licencia de piloto que haya llegado a los 65 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial.»

Directiva 2000/78

7. El considerando 23 de la Directiva 2000/78 expone:

«En muy contadas circunstancias, una diferencia de trato puede estar justificada cuando una característica vinculada a la religión o convicciones, a una discapacidad, a la edad o a la orientación sexual constituya un requisito profesional esencial y determinante, cuando el objetivo sea legítimo y el requisito, proporcionado. Dichas circunstancias deberán figurar en la información que facilitarán los Estados miembros a la Comisión.»

8. A tenor del artículo 1 de dicha Directiva, el objeto de esta es establecer un marco general para luchar contra la discriminación por motivos de religión o convicciones, de discapacidad, de edad o de orientación sexual en el ámbito del empleo y la ocupación, con el fin de que en los Estados miembros se aplique el principio de igualdad de trato.

9. El artículo 2 de la misma Directiva, titulado «Concepto de discriminación», establece:

«1. A efectos de la presente Directiva, se entenderá por principio de igualdad de trato la ausencia de toda discriminación directa o indirecta basada en cualquiera de los motivos mencionados en el artículo 1.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1:

a) existirá discriminación directa cuando una persona sea, haya sido o pudiera ser tratada de manera menos favorable que otra en situación análoga por alguno de los motivos mencionados en el artículo 1.

[...]

5. La presente Directiva se entenderá sin perjuicio de las medidas establecidas en la legislación nacional que, en una sociedad democrática, son necesarias para la seguridad pública, la defensa del orden y la prevención de infracciones penales, la protección de la salud y la protección de los derechos y libertades de los ciudadanos.»

10. El artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78 establece lo siguiente:

«No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del artículo 2, los Estados miembros podrán disponer que una diferencia de trato basada en una característica relacionada con cualquiera de los motivos mencionados en el artículo 1 no tendrá carácter discriminatorio cuando, debido a la

naturaleza de la actividad profesional concreta de que se trate o al contexto en que se lleve a cabo, dicha característica constituya un requisito profesional esencial y determinante, siempre y cuando el objetivo sea legítimo y el requisito, proporcionado.»

Derecho italiano

11. De la resolución de remisión se desprende que DQ es una sociedad de transporte aéreo constituida conforme al artículo 25 de la Legge n. 124 - Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto (Ley n.º 124, relativa al Sistema de Información para la Seguridad de la República y a la Nueva Normativa sobre la Clasificación de la Información Reservada), de 3 de agosto de 2007 (GURI n.º 187, de 13 de agosto de 2007, p. 4), que desarrolla actividades confidenciales para los servicios secretos del Estado italiano en el ámbito de la protección de la seguridad nacional.

12. El artículo 744, párrafo cuarto, del Codice della Navigazione (Código de la Navegación) asimila a las aeronaves de Estado las aeronaves utilizadas por entidades públicas o privadas que desarrollan actividades relacionadas con la protección de la seguridad nacional.

13. De conformidad con el artículo 748, párrafo primero, del Código de la Navegación, las disposiciones de este no se aplican a las aeronaves de Estado.

14. El artículo 748, párrafo tercero, del Código de la Navegación dispone que las operaciones de vuelo efectuadas por las aeronaves asimiladas a las aeronaves de Estado garantizarán un nivel adecuado de seguridad, determinado de conformidad con la normativa especial adoptada por las Administraciones del Estado competentes.

15. Según la información facilitada por el órgano jurisdiccional remitente, el decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ] (Decreto del Presidente del Consejo de Ministros por el que se establece el Reglamento de los Límites de Empleo del Personal de Vuelo de [DQ]), de 9 de septiembre de 2008 (en lo sucesivo, «DPCM»), se adoptó sobre la base del artículo 748, párrafo tercero, del Código de la Navegación.

16. A tenor del DPCM:

«Habida cuenta de los objetivos formulados en los artículos anteriores, se establece que los pilotos de [DQ] podrán desarrollar su actividad profesional hasta, como muy tarde, la fecha en que cumplan 60 años.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

17. El Sr. Cafaro trabajó como piloto de aeronaves para DQ desde el 26 de septiembre de 1988 hasta el 19 de septiembre de 2012.

18. Mediante carta de 19 de enero de 2012, DQ informó al Sr. Cafaro de que su contrato de trabajo finalizaría automáticamente el 19 de septiembre de 2012, debido a que en esa fecha alcanzaría la edad de 60 años.

19. El Sr. Cafaro solicitó, mediante demanda interpuesta ante el Tribunale di Roma (Tribunal de Roma), que se declarara ilegal su despido. Dicho tribunal desestimó la demanda.

20. El Sr. Cafaro interpuso recurso de apelación contra la decisión del Tribunale di Roma (Tribunal de Roma) ante la Corte d'appello di Roma (Tribunal de Apelación de Roma, Italia), recurso que fue desestimado mediante sentencia de 19 de febrero de 2016. Este último tribunal declaró, en esencia, que el Sr. Cafaro no había sido despedido, ya que su relación laboral se había extinguido automáticamente al cumplir los 60 años, de conformidad con las disposiciones del DPCM.

21. El Sr. Cafaro interpuso recurso de casación contra dicha sentencia ante el órgano jurisdiccional remitente.

22. Dicho órgano jurisdiccional indica que, según el Derecho nacional, las aeronaves utilizadas por DQ deben asimilarse a las aeronaves de Estado y que, en virtud de esta calificación, la relación laboral de los pilotos empleados por DQ se rige por las disposiciones especiales del DPCM, que prevén, en particular, la extinción automática de su relación laboral al cumplir los 60 años de edad.

23. No obstante, el órgano jurisdiccional remitente señala que el punto FCL.065 del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 permite, con ciertas restricciones, que los titulares de una licencia de piloto sigan ejerciendo como pilotos de aeronaves destinadas al transporte aéreo comercial con edades comprendidas entre los 60 y los 64 años. En efecto, señala que esta disposición solo prohíbe a los titulares de una licencia de piloto ejercer sus funciones en el transporte aéreo comercial cuando cumplen 65 años.

24. En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas acerca de si el punto FCL.065 del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 es aplicable a la situación de un piloto de aeronave empleado por una empresa dedicada a actividades relacionadas con la protección de la seguridad nacional, como DQ, y, en caso de que así fuera, acerca de si dicha disposición debe interpretarse en el sentido de que se opone a una disposición nacional que prevé la extinción automática de la relación laboral de los pilotos de aeronave empleados por DQ a la edad de 60 años.

25. Con carácter subsidiario, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si una disposición nacional de este tipo es compatible con el principio de no discriminación por motivos de edad consagrado en la Directiva 2000/78.

26. En estas circunstancias, la Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación, Italia) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) Si la normativa nacional establecida en el [DPCM] que, en aplicación del artículo 748, párrafo tercero, del [Código de la Navegación], regula los límites de empleo del personal de vuelo de [DQ] y dispone, en particular, la extinción automática de la relación laboral al alcanzarse los 60 años de edad, es contraria al Reglamento n.º 1178/2011 en la parte en que este último fija un límite de 65 años de edad para el empleo de los pilotos en el transporte aéreo comercial, y si este último Reglamento es aplicable al presente asunto, tras descartar la aplicación de la normativa especial nacional.

2) Con carácter subsidiario, en el caso de que se considerase que el Reglamento [n.º 1178/2011] no es aplicable *ratione materiae* al presente asunto, si la normativa nacional antes citada es contraria al principio de no discriminación por razón de edad establecido en la Directiva 2000/78 y en [el artículo 21, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales de Unión Europea], del que [dicha Directiva] constituye una expresión concreta.»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

27. Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el punto FCL.065 del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal, que prevé la extinción automática de la relación laboral de los pilotos empleados por una sociedad que explota aeronaves en el marco de actividades relacionadas con la protección de la seguridad nacional de un Estado miembro al alcanzar la edad de 60 años.

28. Con carácter preliminar, procede señalar que DQ, el Gobierno italiano y la Comisión sostienen que el punto FCL.065 del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 no es aplicable, *ratione temporis*, al litigio principal.

29. A este respecto, del artículo 12, apartado 1.b), del Reglamento n.º 1178/2011 se desprende que

los Estados miembros podrán decidir no aplicar, en particular, las disposiciones del anexo I de dicho Reglamento hasta el 8 de abril de 2013.

30. En el presente asunto, de los autos remitidos al Tribunal de Justicia se desprende que la República Italiana hizo uso de esta facultad. Así pues, el punto FCL.065 del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 comenzó a aplicarse en el territorio de dicho Estado miembro a partir del 8 de abril de 2013.

31. Pues bien, de la decisión de remisión se desprende que la extinción del contrato de trabajo del Sr. Cafaro se produjo el 19 de septiembre de 2012. Así pues, los hechos del litigio principal son anteriores a la fecha inicial de aplicación del punto FCL.065 del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 en Italia, de modo que esta disposición no es aplicable, *ratione temporis*, a dicho litigio.

32. En estas circunstancias, no procede responder a la primera cuestión prejudicial planteada por el órgano jurisdiccional remitente.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

33. Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si la Directiva 2000/78 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal, que prevé la extinción automática de la relación laboral de los pilotos empleados por una sociedad que explota aeronaves en el marco de actividades relacionadas con la protección de la seguridad nacional de un Estado miembro al alcanzar la edad de 60 años.

34. A tenor del artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2000/78, el «principio de igualdad de trato» se define como la ausencia de toda discriminación directa o indirecta basada en cualquiera de los motivos mencionados en el artículo 1 de dicha Directiva, entre los que figura, en particular, la edad. El artículo 2, apartado 2, letra a), de la misma Directiva precisa que, a efectos de la aplicación del apartado 1, existe discriminación directa cuando una persona es tratada de manera menos favorable que otra que se encuentra en situación análoga por alguno de los motivos mencionados en el artículo 1 de la referida Directiva.

35. Al prever la extinción automática de la relación laboral de los pilotos empleados por DQ a la edad de 60 años, el DPCM supone que algunas personas son tratadas de manera menos favorable que otras que realizan la misma actividad para el mismo empresario, por el único motivo de haber alcanzado los 60 años de edad.

36. De ello se desprende que la normativa nacional controvertida en el litigio principal establece una diferencia por motivos de edad, en el sentido del artículo 1, en relación con el artículo 2, apartado 2, letra a), de la Directiva 2000/78.

37. Por consiguiente, a la luz de los objetivos perseguidos por la normativa nacional controvertida en el litigio principal, procede determinar si la Directiva 2000/78 debe interpretarse en el sentido de que se opone a tal diferencia de trato.

38. A este respecto, según la resolución de remisión, la normativa nacional controvertida en el litigio principal tiene por objeto garantizar un nivel adecuado de seguridad para los vuelos de Estado operados por DQ en interés de la seguridad nacional. Así pues, dicha normativa pretende garantizar, por una parte, la seguridad aérea y, por otra, la protección de la seguridad nacional.

39. Por consiguiente, para responder a la segunda cuestión, procede interpretar los artículos 2, apartado 5, y 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78.

Sobre la interpretación del artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78

40. A tenor del artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78, esta se entenderá sin perjuicio de las medidas establecidas en la legislación nacional que, en una sociedad democrática, son necesarias

para la seguridad pública, la defensa del orden y la prevención de infracciones penales, la protección de la salud y la protección de los derechos y libertades de los ciudadanos.

41. Al adoptar esta disposición, el legislador de la Unión Europea quiso prevenir y arbitrar un conflicto, en materia de trabajo y ocupación, entre, por una parte, el principio de igualdad de trato y, por otra parte, la necesidad de garantizar el orden, la seguridad y la salud públicas, la prevención de las infracciones y la protección de los derechos y libertades individuales, que son indispensables para el funcionamiento de una sociedad democrática. Dicho legislador decidió así que, en los supuestos enumerados en el artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78, no se apliquen los principios establecidos en esta a medidas que impliquen diferencias de trato basadas en alguno de los motivos contemplados en el artículo 1 de la citada Directiva, a condición, no obstante, de que tales medidas sean necesarias para alcanzar los objetivos antes mencionados (sentencia de 22 de enero de 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, apartado 54 y jurisprudencia citada).

42. Además, como dicho artículo 2, apartado 5, establece una excepción al principio de no discriminación, debe ser interpretado de forma estricta. Los términos utilizados en la propia disposición llevan igualmente a adoptar este planteamiento (sentencia de 22 de enero de 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, apartado 55 y jurisprudencia citada).

43. En el caso de autos, procede señalar, en primer lugar, que la normativa nacional controvertida en el litigio principal constituye una medida establecida en la legislación nacional en el sentido del artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78/CE.

44. En efecto, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el concepto de «medida establecida en la legislación nacional», en el sentido de esta disposición, no se limita a las medidas resultantes de un acto adoptado mediante un procedimiento legislativo, sino que también comprende medidas instauradas sobre la base de una norma de habilitación suficientemente precisa (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573, apartados 59 y 61).

45. A este respecto, de la decisión de remisión se desprende que la diferencia de trato fue introducida por el DPCM, cuyas disposiciones constituyen una excepción al Código de la Navegación y al sistema común de relaciones laborales. Dichas disposiciones se adoptaron sobre la base del artículo 748, párrafo tercero, del Código de la Navegación, que faculta a las autoridades nacionales competentes para adoptar normas que garanticen un nivel adecuado de seguridad. En estas circunstancias, debe considerarse que la diferencia de trato instaurada por el DPCM resulta ciertamente de una medida establecida en la legislación nacional, en el sentido del artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78.

46. En segundo lugar, la normativa nacional controvertida en el litigio principal persigue objetivos relacionados con la seguridad pública, en el sentido del artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78.

47. A este respecto, por una parte, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que la seguridad aérea se encuentra entre los objetivos enumerados en el artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78. En efecto, las medidas encaminadas a evitar los accidentes aéreos mediante el control de la aptitud y las capacidades físicas de los pilotos con el fin de que tales accidentes no se deban a fallos humanos constituyen indiscutiblemente medidas que garantizan la seguridad pública en el sentido de dicha disposición (sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573, apartado 58).

48. Por otra parte, por lo que respecta al objetivo de protección de la seguridad nacional, las medidas destinadas a garantizar la realización y el correcto funcionamiento de operaciones en interés de la seguridad nacional son también medidas que garantizan la seguridad pública, en el sentido del artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78.

49. En tercer y último lugar, debe examinarse si la normativa nacional controvertida en el litigio principal es necesaria para la seguridad pública, en el sentido del artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78.

50. A este respecto, procede recordar que, en el apartado 64 de la sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros (C-447/09, EU:C:2011:573), el Tribunal de Justicia ya declaró que una medida que fija en 60 años la edad máxima a partir de la cual los pilotos ya no pueden ejercer su actividad profesional, pese a que las normativas nacional e internacional fijan dicha edad en 65 años, no es una medida necesaria para la seguridad pública y la protección de la salud, en el sentido del artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78.

51. En efecto, de conformidad con la normativa nacional e internacional reguladora de la actividad de transporte aéreo comercial de pasajeros, correo y/o carga aplicable al asunto que dio lugar a dicha sentencia, no era necesario prohibir a los pilotos de líneas aéreas el ejercicio de sus actividades una vez cumplidos los 60 años de edad, sino únicamente restringir dicho ejercicio. Por lo tanto, la prohibición de pilotar después de esa edad, contenida en la medida de que trataba dicho asunto, no era necesaria para alcanzar el objetivo perseguido.

52. En el ámbito del transporte aéreo comercial, del que también trataba el asunto que dio lugar a dicha sentencia, el legislador de la Unión, como se indica en el anexo I, punto FCL.065, del Reglamento n.º 1178/2011, pretendió prohibir el ejercicio de la profesión de piloto de línea aérea a los titulares de una licencia que hubieran llegado a la edad de 65 años.

53. Sin embargo, en el presente asunto, por una parte, de los autos remitidos al Tribunal de Justicia se desprende que los vuelos operados por DQ están destinados a la realización de operaciones relacionadas con la protección de la seguridad nacional que, en general, presentan mayores riesgos que los asociados con el transporte aéreo comercial. En efecto, a diferencia de los pilotos de líneas aéreas, los pilotos de DQ normalmente deben actuar en condiciones difíciles, o incluso extremas, por lo que la realización de estas operaciones exige unos requisitos físicos especialmente altos.

54. Por otra parte, en su estado actual, el Derecho de la Unión y el Derecho internacional no prevén ninguna normativa específica que establezca un límite de edad a partir del cual los pilotos de aeronaves que operan en el marco de operaciones relacionadas con la protección de la seguridad nacional de un Estado miembro no puedan seguir ejerciendo su actividad profesional.

55. Por tanto, no hay ninguna razón para considerar, en general, que el límite de edad para pilotar vuelos como los operados por DQ deba, en principio, coincidir con la edad de 65 años fijada en el ámbito del transporte aéreo comercial.

56. En estas circunstancias, corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar, a la luz de todas las circunstancias del litigio principal, si, habida cuenta de la naturaleza específica de las actividades desarrolladas por DQ y de los requisitos físicos impuestos a los pilotos empleados por esta sociedad, la normativa nacional controvertida en el litigio principal es necesaria para la seguridad pública en el sentido del artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78/CE.

57. Habida cuenta del conjunto de las consideraciones que preceden, el artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal, que prevé la extinción automática de la relación laboral de los pilotos empleados por una sociedad que explota aeronaves en el marco de actividades relacionadas con la protección de la seguridad nacional de un Estado miembro al alcanzar la edad de 60 años, siempre que tal normativa sea necesaria para la seguridad pública en el sentido de dicha disposición, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente.

Sobre la interpretación del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78

58. A tenor del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78, «los Estados miembros podrán disponer que una diferencia de trato basada en una característica relacionada con cualquiera de los motivos mencionados en el artículo 1 [de la Directiva] no tendrá carácter discriminatorio cuando, debido a la naturaleza de la actividad profesional concreta de que se trate o al contexto en que se lleve a cabo, dicha característica constituya un requisito profesional esencial y determinante, siempre y cuando el objetivo sea legítimo y el requisito, proporcionado».

59. Se desprende de la letra de esta disposición que, para no constituir una discriminación, la diferencia de trato debe estar basada en una característica relacionada con alguno de los motivos mencionados en el artículo 1 de la Directiva 2000/78 y que esa característica debe constituir un requisito profesional «esencial y determinante». El Tribunal de Justicia ha declarado que no es el motivo en el que se basa la diferencia de trato, sino una característica vinculada a dicho motivo la que debe constituir un requisito profesional esencial y determinante (véase la sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573, apartado 66).

60. A este respecto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que es esencial que los pilotos de líneas aéreas posean capacidades físicas específicas, en la medida en que los fallos físicos en dicha profesión pueden tener consecuencias importantes. Es innegable, asimismo, que dichas capacidades disminuyen con la edad. De ello se desprende que el hecho de poseer capacidades físicas específicas puede considerarse un «requisito profesional esencial y determinante», en el sentido del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78, para el ejercicio de la profesión de piloto de líneas aéreas y que la posesión de tales capacidades está ligada a la edad (sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573, apartado 67).

61. Como señaló el Abogado General en el punto 94 de sus conclusiones, tal interpretación resulta igualmente necesaria en lo que se refiere a los pilotos de aeronaves que llevan a cabo misiones relacionadas con la protección de la seguridad nacional, como los pilotos empleados por DQ. En efecto, según se ha indicado en el apartado 53 de la presente sentencia, los pilotos de DQ normalmente deben actuar en condiciones difíciles, o incluso extremas, por lo que la realización de estas operaciones exige unos requisitos físicos especialmente altos.

62. De ello se desprende que el hecho de poseer capacidades físicas específicas puede considerarse un «requisito profesional esencial y determinante», en el sentido del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78, para el ejercicio de la profesión de piloto de aeronave que efectúa operaciones relacionadas con la protección de la seguridad nacional.

63. Por lo que respecta a los objetivos perseguidos por la normativa nacional controvertida en el litigio principal, en el apartado 38 de la presente sentencia se ha declarado que dicha normativa tiene por objeto garantizar, por una parte, la seguridad del tráfico aéreo y, por otra, la protección de la seguridad nacional.

64. El Tribunal ya ha declarado que el objetivo de garantizar la seguridad del tráfico aéreo es un objetivo legítimo en el sentido del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78 (sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573, apartado 69). El objetivo de garantizar la protección de la seguridad nacional también debe considerarse un objetivo legítimo, en el sentido de dicha disposición.

65. No obstante, procede examinar si, al establecer la extinción automática de la relación laboral de los pilotos empleados por DQ a la edad de 60 años, la normativa nacional controvertida en el litigio principal impuso un requisito proporcionado.

66. A este respecto, procede recordar que el considerando 23 de la Directiva 2000/78 precisa que «en muy contadas circunstancias» una diferencia de trato puede estar justificada cuando una característica vinculada, entre otros factores, a la edad constituya un requisito profesional esencial y determinante (sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573,

apartado 71).

67. Por otra parte, dado que permite establecer una excepción al principio de no discriminación, el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78 debe interpretarse restrictivamente (sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573, apartado 72).

68. En el apartado 75 de la sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros (C-447/09, EU:C:2011:573), el Tribunal de Justicia declaró que, al fijar en 60 años el límite de edad a partir del cual se considera que los pilotos de líneas aéreas ya no poseen las capacidades físicas necesarias para ejercer su actividad profesional, pese a que las normativas nacional e internacional autorizan el ejercicio de dicha actividad, con determinadas condiciones, hasta la edad de 65 años, los interlocutores sociales habían impuesto a estos pilotos un requisito desproporcionado en el sentido del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78.

69. Sin embargo, por los motivos expuestos en los apartados 53 a 55 de la presente sentencia, tal solución, aplicable al transporte aéreo comercial, no puede extrapolarse al presente asunto.

70. En estas circunstancias, corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar, a la luz de todas las circunstancias del litigio principal, si, habida cuenta de la naturaleza específica de las actividades desarrolladas por DQ y de los requisitos físicos impuestos a los pilotos empleados por dicha sociedad, la normativa nacional controvertida en el litigio principal puede considerarse proporcionada en el sentido del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78.

71. Por consiguiente, el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal, que prevé la extinción automática de la relación laboral de los pilotos empleados por una sociedad que explota aeronaves en el marco de actividades relacionadas con la protección de la seguridad nacional de un Estado miembro al alcanzar la edad de 60 años, siempre que tal normativa sea proporcionada en el sentido de dicha disposición, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente.

72. Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que:

- El artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal, que prevé la extinción automática de la relación laboral de los pilotos empleados por una sociedad que explota aeronaves en el marco de actividades relacionadas con la protección de la seguridad nacional de un Estado miembro al alcanzar la edad de 60 años, siempre que tal normativa sea necesaria para la seguridad pública en el sentido de dicha disposición, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente.

- El artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal, que prevé la extinción automática de la relación laboral de los pilotos empleados por una sociedad que explota aeronaves en el marco de actividades relacionadas con la protección de la seguridad nacional de un Estado miembro al alcanzar la edad de 60 años, siempre que tal normativa sea proporcionada en el sentido de dicha disposición, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente.

Costas

73. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto,

FALLO

el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

1) El artículo 2, apartado 5, de la Directiva 2000/78/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, relativa al establecimiento de un marco general para la igualdad de trato en el empleo y la ocupación, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal, que prevé la extinción automática de la relación laboral de los pilotos empleados por una sociedad que explota aeronaves en el marco de actividades relacionadas con la protección de la seguridad nacional de un Estado miembro al alcanzar la edad de 60 años, siempre que tal normativa sea necesaria para la seguridad pública en el sentido de dicha disposición, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente.

2) El artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional como la controvertida en el litigio principal, que prevé la extinción automática de la relación laboral de los pilotos empleados por una sociedad que explota aeronaves en el marco de actividades relacionadas con la protección de la seguridad nacional de un Estado miembro al alcanzar la edad de 60 años, siempre que tal normativa sea proporcionada en el sentido de dicha disposición, extremo que corresponde comprobar al órgano jurisdiccional remitente.

(*) Lengua de procedimiento: italiano.