



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)

7 päivänä marraskuuta 2019\*

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EU) N:o 1178/2011 – Liitteessä I oleva FCL.065 kohta – Ajallinen soveltamisala – Direktiivi 2000/78/EY – Yhdenvertainen kohtelu työssä ja ammatissa – Ikään perustuva syrjintä – 2 artiklan 5 kohta – 4 artiklan 1 kohta – Kansallinen säännöstö, jossa säädetään työsuhteen automaattisesta päättymisestä 60 vuoden iässä – Lentäjät – Kansallisen turvallisuuden suojaaminen

Asiassa C-396/18,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Corte suprema di cassazione (ylin tuomioistuin, Italia) on esittänyt 24.4.2018 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 15.6.2018, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**Gennaro Cafaro**

vastaan

**DQ,**

UNIONIN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J.-C. Bonichot, unionin tuomioistuimen varapresidentti R. Silva de Lapuerta (esittelevä tuomari) sekä tuomarit M. Safjan, L. Bay Larsen ja C. Toader,

julkisasiamies: M. Szpunar,

kirjaaja: hallintovirkamies R. Schiano,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 11.4.2019 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Gennaro Cafaro, edustajinaan S. Assennato ja G. Sacconi, avvocati,
- DQ, edustajinaan G. Guancioli ja P. Busco, avvocati,
- Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan G. De Socio, avvocato dello Stato,
- Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,
- Euroopan komissio, asiamiehinään V. Di Bucci, D. Martin, W. Mölls ja C. Valero,

\* Oikeudenkäyntikieli: italia.

kuultuaan julkisasiamiehen 26.6.2019 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,  
on antanut seuraavan

### **tuomion**

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla 3.11.2011 annetun komission asetuksen (EU) N:o 1178/2011 (EUVL 2011, L 311, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 30.3.2012 annetulla komission asetuksella (EU) N:o 290/2012 (EUVL 2012, L 100, s. 1) (jäljempänä asetus N:o 1178/2011), liitteessä I olevan FCL.065 kohdan ja yhdenvertaista kohtelua työssä ja ammatissa koskevista yleisistä puitteista 27.11.2000 annetun neuvoston direktiivin 2000/78/EY (EYVL 2000, L 303, s. 16) tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Gennaro Cafaro ja hänen entinen työnantajansa DQ ja jossa on kyse Cafaron työsuhteen automaattisesta päättymisestä sillä perusteella, että hän on täyttänyt 60 vuotta.

### **Asiaa koskevat oikeussäännöt**

#### ***Unionin oikeus***

##### *Asetus N:o 1178/2011*

- 3 Asetuksen N:o 1178/2011 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt seuraaville:

- 1) lentolupakirjojen erilaiset kelpuutukset, lupakirjojen myöntämistä, voimassa pitämistä, muuttamista, rajoittamista, voimassaolon keskeyttämistä tai peruuttamista koskevat edellytykset, lupakirjojen haltijoiden oikeudet ja velvollisuudet, voimassa olevien kansallisten lentolupakirjojen ja kansallisten lentomekaanikon lupakirjojen muuntamista lentolupakirjoiksi koskevat edellytykset sekä kolmansien maiden lupakirjojen hyväksymistä koskevat edellytykset;

– –”

- 4 Kyseisen asetuksen 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) ’osan FCL lupakirjalla’ ohjaamomiehistön lupakirjaa, joka täyttää liitteessä I vahvistetut vaatimukset;

– –”

- 5 Kyseisen asetuksen 12 artiklassa, jonka otsikko on ”Voimaantulo ja soveltaminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Tämä asetus tulee voimaan kahdentenkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Sitä sovelletaan 8 päivästä huhtikuuta 2012.

1 b Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta liitteiden I–IV säännöksiä 8 päivään huhtikuuta 2013 asti.

--

7. Kun jäsenvaltio soveltaa 1 b–6 kohdan säännöksiä, sen on ilmoitettava siitä [Euroopan komissiolle] ja [Euroopan lentoturvallisuusvirastolle]. Ilmoituksessa on esitettävä poikkeuksen syyt sekä suunniteltujen toimien täytäntöönpano-ohjelma ja asiaankuuluva aikataulu.

--”

6 Asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevassa FCL.065 kohdassa, jonka otsikkona on ”Yli 60-vuotiaiden lupakirjan haltijoiden oikeuksien rajoittaminen kaupallisessa ilmakuljetuksessa”, säädetään seuraavaa:

”a) Ikä 60–64. Lentokoneet ja helikopterit. Lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 60 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana, paitsi jos:

- 1) hän toimii usean ohjaajan miehistön jäsenenä; ja
- 2) hän on ohjaamomiehistön ainoa ohjaaja, joka on täyttänyt 60 vuotta.

b) Ikä 65. Lupakirjan haltija, joka on täyttänyt 65 vuotta, ei saa toimia kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana.”

*Direktiivi 2000/78*

7 Direktiivin 2000/78 johdanto-osan 23 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Erilainen kohtelu saattaa olla oikeutettua erittäin rajoitetuissa tilanteissa, jos jokin uskontoon tai vakaumukseen, vammaisuuteen, ikään tai sukupuoliseen suuntautumiseen liittyvä ominaisuus muodostaa työhön liittyvän todellisen ja ratkaisevan vaatimuksen ja jos tavoite on oikeutettu ja vaatimus oikeasuhteinen. Tällaiset tilanteet olisi esitettävä tiedoissa, jotka jäsenvaltiot antavat komissiolle.”

8 Tämän direktiivin 1 artiklan sanamuodon mukaan tämän direktiivin tarkoituksena on luoda yleiset puitteet uskontoon tai vakaumukseen, vammaisuuteen, ikään tai sukupuoliseen suuntautumiseen perustuvan syrjinnän torjumiselle työssä ja ammatissa yhdenvertaisen kohtelun periaatteen toteuttamiseksi jäsenvaltioissa.

9 Kyseisen direktiivin 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Syrjinnän käsite”, säädetään seuraavaa:

”1. Tässä direktiivissä ’yhdenvertaisen kohtelun periaatteella’ tarkoitetaan, ettei minkäänlaista 1 artiklassa tarkoitettuun seikkaan perustuvaa välitöntä tai välillistä syrjintää saa esiintyä.

2. Sovellessa 1 kohtaa:

a) välittömänä syrjintänä pidetään sitä, että henkilöä kohdellaan jonkin 1 artiklassa tarkoitettujen seikan perusteella epäsuotuisammin kuin jotakuta muuta kohdellaan, on kohdeltu tai voitaisiin kohdella vertailukelpoisessa tilanteessa;

--

5. Tämä direktiivi ei vaikuta sellaisiin kansallisessa lainsäädännössä säädettyihin toimenpiteisiin, jotka demokraattisessa yhteiskunnassa ovat tarpeen yleisen turvallisuuden ja järjestyksen takaamiseksi ja rikollisuuden estämiseksi, terveyden sekä muiden henkilöiden oikeuksien ja vapauksien turvaamiseksi.”

10 Tämän direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Sen estämättä, mitä 2 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat säätää, että erilainen kohtelu, joka perustuu johonkin 1 artiklassa tarkoitettuun seikkaan liittyvään ominaisuuteen, ei ole syrjintää, jos tiettyjen työtehtävien luonteen tai niiden yhteyksien vuoksi, joissa tehtävät suoritetaan, kyseinen ominaisuus on todellinen ja ratkaiseva työhön liittyvä vaatimus, edellyttäen, että tavoite on oikeutettu ja että vaatimus on oikeasuhteinen.”

### ***Italian oikeus***

11 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että DQ on tietojärjestelmästä tasavallan turvallisuuden suojaamiseksi ja tietojen salaiseksi luokittelua koskevasta uudesta säännöstöstä 3.8.2007 annetun lain nro 124 (legge n. 124 – Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto) (GURI nro 187, 13.8.2007, s. 4) 25 §:n mukaisesti perustettu lentoyhtiö, joka harjoittaa luottamuksellista toimintaa Italian valtion tiedustelupalvelun tarpeita varten kansallisen turvallisuuden suojaamiseksi.

12 Meri- ja lentoliikennelain (codice della navigazione) 744 §:n 4 momentin mukaan kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvää toimintaa harjoittavien julkisten tai yksityisten toimijoiden käyttämät ilma-alukset rinnastetaan valtion ilma-aluksiin.

13 Meri- ja lentoliikennelain 748 §:n 1 momentin mukaan sen säännöksiä ei sovelleta valtion ilma-aluksiin.

14 Meri- ja lentoliikennelain 748 §:n 3 momentin mukaan valtion ilma-aluksiin rinnastettavien ilma-alusten lentotoiminnassa on taattava asianmukainen turvallisuustaso, joka määrittellään toimivaltaisten valtion viranomaisten antamien erityissäännösten mukaisesti.

15 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen antamien tietojen mukaan [DQ:n] ohjaamohenkilöstön työskentelyä koskevia rajoja koskevasta säännöstöstä 9.9.2008 annettu pääministerin asetus (decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ]) (jäljempänä DPCM) annettiin meri- ja lentoliikennelain 748 §:n 3 momentin perusteella.

16 DPCM:ssä säädetään seuraavaa:

”Kun otetaan huomioon edellisissä pykälissä asetetut tavoitteet, säädetään, että [DQ:n] lentäjät voivat työskennellä, kunnes he täyttävät 60 vuotta, eikä yli sen.”

### **Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset**

17 Gennaro Cafaro toimi lentäjänä DQ:n palveluksessa 26.9.1988–19.9.2012.

18 DQ ilmoitti 19.1.2012 päivätyllä kirjeellä Cafarolle, että tämän työsopimus päättyy automaattisesti 19.9.2012 sillä perusteella, että Cafaro täyttää tuona päivänä 60 vuotta.

19 Cafaro vaati Tribunale di Romassa (Rooman alioikeus, Italia) nostamassaan kanteessa tuomioistuinta toteamaan, että hänen irtisanomisensa oli lainvastainen; kyseinen tuomioistuin hylkäsi kanteen.

20 Cafaro valitti Tribunale di Roman ratkaisusta Corte d’appello di Romaan (Rooman ylioikeus, Italia), joka hylkäsi 19.2.2016 antamallaan tuomiolla valituksen. Corte d’appello di Roma katsoi pääasiallisesti, että Cafaroa ei ollut irtisanottu vaan hänen työsopimuksensa oli päättynyt automaattisesti hänen täyttäessään 60 vuotta DPCM:n säännösten mukaisesti.

- 21 Cafaro teki kyseisestä tuomiosta kassaatiovalituksen ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen.
- 22 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, että kansallisen oikeuden mukaan DQ:n käyttämät ilma-alukset on rinnastettava valtion ilma-aluksiin ja että tämän luokittelun perusteella DQ:n palveluksessa olevien lentäjien työsuhteita säännellään DPCM:n erityissäännöksissä, joissa säädetään muun muassa kyseisten lentäjien työsuhteen automaattisesta päättymisestä heidän täyttäessään 60 vuotta.
- 23 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevan FCL.065 kohdan mukaan lentolupakirjan haltijat voivat tietyin edellytyksin jatkaa työskentelyään kaupallisessa ilmakuljetuksessa toimivan ilma-aluksen ohjaajana 60–64 vuoden ikäisinä. Se korostaa, tässä säännöksessä kielletään nimittäin lentolupakirjan haltijoita työskentelemästä kaupallisessa ilmakuljetuksessa vasta 65 vuoden iässä.
- 24 Ennakkoratkaisua pyytäneellä tuomioistuimella on tällaisessa asiayhteydessä epäilyjä siitä, voidaanko asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevaa FCL.065 kohtaa soveltaa DQ:n kaltaisen kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvää toimintaa harjoittavan yhtiön palveluksessa olevan lentäjän tilanteeseen ja, jos voidaan, onko tätä säännöstä tulkittava siten, että se on esteenä kansalliselle säännökselle, jossa säädetään DQ:n palveluksessa olevien lentäjien työsuhteen automaattisesta päättymisestä heidän täyttäessään 60 vuotta.
- 25 Toissijaisesti ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa tietää, onko tällainen kansallinen säännös yhteensopiva direktiivissä 2000/78 vahvistetun, ikään perustuvan syrjinnän kieltoa koskevan periaatteen kanssa.
- 26 Tässä tilanteessa Corte suprema di cassazione (ylin tuomioistuin, Italia) päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko meri- ja lentoliikennelain 748 §:n 3 momentin täytäntöön panemiseksi annettuun [DPCM:ään] sisältyvä kansallinen säännöstö, jossa säädetään [DQ:n] ohjaamohenkilöstön työskentelyä koskevista rajoista ja erityisesti työsuhteen automaattisesta päättymisestä työntekijän täyttäessä 60 vuotta, ristiriidassa asetuksen N:o 1178/2011 sen osan kanssa, jossa asetetaan 65 vuoden ikäraja lentäjien työskentelylle kaupallisessa ilmakuljetuksessa, ja voidaanko viimeksi mainittua asetusta soveltaa käsiteltävään asiaan, kun on todettu, ettei kansallista erityissäännöstöä sovelleta?
- 2) Toissijaisesti kysytään, että jos katsotaan, ettei asetusta [N:o 1178/2011] voida soveltaa aineellisesti tähän asiaan, onko edellä mainittu kansallinen säännöstö ristiriidassa ikään perustuvan syrjinnän kieltoa koskevan periaatteen kanssa, josta säädetään direktiivissä 2000/78 ja määrätään [Euroopan unionin perusoikeuskirjan 21 artiklan 1 kohdassa], joka konkretisoidaan [tällä direktiivillä]?”

## **Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu**

### ***Ensimmäinen kysymys***

- 27 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii ensimmäisellä ennakkoratkaisukysymyksellään selvittämään, onko asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevaa FCL.065 kohtaa tulkittava siten, että se on esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan sellaisen yhtiön, joka käyttää ilma-aluksia jäsenvaltion kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvässä toiminnassa, palveluksessa olevien lentäjien työsuhde päättyy automaattisesti heidän täyttäessään 60 vuotta.

- 28 Aivan aluksi on todettava, että DQ, Italian hallitus ja komissio väittävät, että asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevaa FCL.065 kohtaa ei voida ajallisesti soveltaa pääasiaan.
- 29 Asetuksen N:o 1178/2011 12 artiklan 1 b kohdasta käy ilmi, että jäsenvaltiot voivat päättää olla soveltamatta muun muassa liitteen I säännöksiä 8.4.2013 asti.
- 30 Käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta käy ilmi, että Italian tasavalta on käyttänyt tätä mahdollisuutta. Näin ollen asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I oleva FCL.065 kohta tuli kyseisen jäsenvaltion alueella sovellettavaksi vasta 8.4.2013 alkaen.
- 31 Ennakkoratkaisupyynnöstä käy ilmi, että Cafaron työsuhde päättyi 19.9.2012. Näin ollen pääasian tosiseikat ovat tapahtuneet ennen kuin asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevaa FCL.065 kohtaa sovellettiin Italiassa, joten tätä säännöstä ei voida ajallisesti soveltaa kyseiseen asiaan.
- 32 Näin ollen ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämään ensimmäiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

### *Toinen kysymys*

- 33 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa selvittää toisella kysymyksellään, onko direktiiviä 2000/78 tulkittava siten, että se on esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan sellaisen yhtiön, joka käyttää ilma-aluksia jäsenvaltion kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvässä toiminnassa, palveluksessa olevien lentäjien työsuhde päättyy automaattisesti heidän täyttäessään 60 vuotta.
- 34 Direktiivin 2000/78 2 artiklan 1 kohdan sanamuodon mukaan ”yhdenvertaisen kohtelun” periaatteella tarkoitetaan sitä, ettei minkäänlaista tämän direktiivin 1 artiklassa tarkoitettuun seikkaan, joihin ikä kuuluu, perustuvaa välitöntä tai välillistä syrjintää saa esiintyä. Mainitun direktiivin 2 artiklan 2 kohdan a alakohdassa täsmennetään, että sen 1 kohtaa sovellettaessa välittömänä syrjintänä pidetään sitä, että henkilöä kohdellaan jonkin tämän direktiivin 1 artiklassa tarkoitettun seikan perusteella epäsuotuisammin kuin jotakuta muuta vertailukelpoisessa tilanteessa olevaa henkilöä.
- 35 Kun DPCM:ssä säädetään DQ:n palveluksessa olevien lentäjien työsuhteen automaattisesta päättymisestä heidän täyttäessään 60 vuotta, kyseisen säännösten seurauksena kohdellaan tiettyjä henkilöitä epäsuotuisammin kuin muita samaa työtä saman työnantajan lukuun tekeviä henkilöitä pelkästään siitä syystä, että he ovat täyttäneet 60 vuotta.
- 36 Tästä seuraa, että pääasiassa kyseessä olevasta kansallisesta säännöstöstä aiheutuu direktiivin 2000/78 1 artiklassa ja 2 artiklan 2 kohdan a alakohdassa, kun ne luetaan yhdessä, tarkoitettua ikään perustuvaa erilaista kohtelua.
- 37 Näin ollen on siis tutkittava, onko direktiiviä 2000/78 tulkittava pääasiassa kyseessä olevan kansallisen säännösten tavoitteet huomioon ottaen siten, että se on esteenä tällaiselle erilaiselle kohtelulle.
- 38 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee tältä osin, että pääasiassa kyseessä olevalla kansallisella säännöstöllä halutaan taata DQ:n kansallisen turvallisuuden vuoksi suorittamien lentojen asianmukainen turvallisuustaso. Edellä mainitun säännösten tavoitteena on siten taata yhtäältä lentoliikenteen turvallisuus ja toisaalta kansallisen turvallisuuden suojaaminen.
- 39 Toiseen kysymykseen annettavan vastauksen takia on tulkittava direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohtaa ja 4 artiklan 1 kohtaa.

*Direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdan tulkinta*

- 40 Direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdan sanamuodon mukaan kyseinen direktiivi ei vaikuta sellaisiin kansallisessa lainsäädännössä säädettyihin toimenpiteisiin, jotka demokraattisessa yhteiskunnassa ovat tarpeen yleisen turvallisuuden ja järjestyksen takaamiseksi ja rikollisuuden estämiseksi, terveyden sekä muiden henkilöiden oikeuksien ja vapauksien turvaamiseksi.
- 41 Tämän säännöksen antaessaan unionin lainsäätäjät on työn ja ammatin harjoittamisen osalta halunnut estää ja sovittelua sitä konfliktia, joka syntyy yhtäältä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja toisaalta demokraattisen yhteiskunnan toiminnan kannalta välttämättömien yleisen järjestyksen, yleisen turvallisuuden ja kansanterveyden suojaamisen, rikollisuuden estämisen sekä yksilöiden oikeuksien ja vapauksien turvaamisen tarpeiden välillä. Unionin lainsäätäjät on päättänyt, että tietyissä direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdassa luetelluissa tapauksissa tässä direktiivissä vahvistettuja periaatteita ei sovelleta toimenpiteisiin, jotka johtavat johonkin tämän direktiivin 1 artiklassa tarkoitettuun syyhyn perustuvaan erilaiseen kohteluun, edellyttäen kuitenkin, että nämä toimenpiteet ovat tarpeen edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi (tuomio 22.1.2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, 54 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 42 Koska edellä mainittu 2 artiklan 5 kohta on poikkeus syrjäintäkiellon periaatteesta, sitä on tulkittava suppeasti. Myös tässä säännöksessä käytetty sanamuoto johtaa mainitunlaiseen lähestymistapaan (tuomio 22.1.2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, 55 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 43 Käsiteltävässä asiassa on todettava ensinnäkin, että pääasiassa kyseessä oleva kansallinen säännöstö on direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu kansallisessa lainsäädännössä säädetty toimenpide.
- 44 Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee nimittäin, että tässä säännöksessä tarkoitettu kansallisessa lainsäädännössä säädettyjen toimenpiteiden käsite ei rajoitu pelkästään lainsäätämismenettelyn päätteeksi annetusta toimesta seuraaviin toimenpiteisiin, vaan käsittää myös riittävän täsmällisen valtuutussäännön nojalla annetut toimenpiteet (ks. vastaavasti tuomio 13.9.2011, Prigge ym., C-447/09, EU:C:2011:573, 59 ja 61 kohta).
- 45 Ennakkoratkaisupyynnöstä käy ilmi, että erilainen kohtelu on otettu käyttöön DPCM:llä, jonka säännöksissä säädetään meri- ja lentoliikennelaista ja yleisestä työsuhteisiin sovellettavasta järjestelmästä tehtävistä poikkeuksista. Säännökset on annettu meri- ja lentoliikennelain 748 §:n 3 momentin nojalla, jossa toimivaltaiset kansalliset viranomaiset valtuutetaan antamaan säännöt, joilla asianmukainen turvallisuustaso voidaan taata. Tällaisessa tilanteessa DPCM:stä aiheutuvan erilaisen kohtelun on katsottava seuraavan direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua kansallisessa lainsäädännössä säädetystä toimenpiteestä.
- 46 Toiseksi pääasiassa kyseessä olevan kansallisen säännösten tavoitteet liittyvät direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdassa tarkoitettuun yleiseen turvallisuuteen.
- 47 Unionin tuomioistuin on jo yhtäältä todennut tästä, että lentoliikenteen turvallisuus kuuluu direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdassa lueteltuihin tavoitteisiin. On nimittäin ilmeistä, että toimenpiteet, joilla pyritään välttämään lento-onnettomuuksia valvomalla lentäjien soveltuvuutta ja fyysisiä kykyjä, jotta inhimilliset virheet tai puutteet eivät aiheuttaisi onnettomuuksia, ovat kiistämättä toimenpiteitä, joilla voidaan varmistaa yleinen turvallisuus tässä säännöksessä tarkoitettulla tavalla (tuomio 13.9.2011, Prigge ym., C-447/09, EU:C:2011:573, 58 kohta).
- 48 Toisaalta kansallisen turvallisuuden suojaamista koskevasta tavoitteesta on todettava, että toimenpiteet, joiden tarkoituksena on taata kansallisen turvallisuuden vuoksi suoritettavien operaatioiden toteuttaminen ja asianmukainen kulku, ovat myös toimenpiteitä, joilla voidaan varmistaa yleinen turvallisuus direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

- 49 Kolmanneksi ja lopuksi on todettava, että on tarkistettava, onko pääasiassa kyseessä oleva kansallinen säännöstö tarpeen yleisen turvallisuuden takaamiseksi direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdassa tarkoitetulla tavalla.
- 50 Tästä on palautettava mieleen, että unionin tuomioistuin on todennut 13.9.2011 annetun tuomion Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573) 64 kohdassa, että kansallinen toimenpide, jolla vahvistetaan 60 vuoden ikäraja, josta lähtien lentäjät eivät enää voi harjoittaa ammattitoimintaansa, vaikka kansallisissa ja kansainvälisissä säännöstoissa täksi iäksi vahvistetaan 65 vuotta, ei ole toimenpide, joka on tarpeen yleisen turvallisuuden ja terveyden takaamiseksi direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdassa tarkoitetulla tavalla.
- 51 Tuohon tuomioon johtaneessa asiassa sovellettavien kansallisten ja kansainvälisten säännöstöjen, joissa säännellään matkustajien, postin ja/tai rahdin kaupallista ilmakuljetustoimintaa, mukaan ei nimittäin ole tarpeen kieltää liikennelentäjiä harjoittamasta ammattiaan 60 vuoden iän jälkeen vaan on tarpeen ainoastaan rajoittaa sen harjoittamista. Näin ollen tuossa asiassa kyseessä olevaan toimenpiteeseen sisältyvä kieltö toimia lentäjänä tämän iän jälkeen ei ollut tarpeen tavoitellun tavoitteen saavuttamiseksi.
- 52 Unionin lainsäätävä halusi kieltää 65 vuotta täyttäneitä lentolupakirjan haltijoita harjoittamasta liikennelentäjän ammattia kaupallisen ilmakuljetuksen alalla, josta myös oli kyse edellä mainittuun tuomioon johtaneessa asiassa, kuten asetuksen N:o 1178/2011 liitteessä I olevasta FCL.065 kohdasta ilmenee.
- 53 Käsiteltävässä asiassa unionin tuomioistuimelle toimitetuista asiakirjoista kuitenkin ilmenee yhtäältä, että DQ:n suorittamien lentojen tarkoituksena on toteuttaa kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyviä operaatioita, joiden riskit ovat yleisesti suurempia kuin kaupalliseen ilmakuljetukseen liittyvät riskit. Erona liikennelentäjiin DQ:n lentäjät joutuvat nimittäin tavallisesti suorittamaan tehtäviä vaikeissa, jopa äärimmäisissä olosuhteissa, joten näiden operaatioiden toteuttaminen edellyttää erityisen tiukkoja fyysisiä ominaisuuksia.
- 54 Toisaalta unionin oikeuden ja kansainvälisen oikeuden nykytilassa niissä ei anneta mitään erityissäännöstöä, jossa vahvistettaisiin ikäraja, josta alkaen jäsenvaltion kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvissä operaatioissa käytettyjen ilma-alusten ohjaajat eivät voi enää harjoittaa ammattitoimintaansa.
- 55 Näin ollen ei voida yleisesti katsoa, että ikärajan, johon asti henkilö voi toimia ohjaajana DQ:n suorittamien lentojen kaltaisilla lennoilla, on lähtökohtaisesti oltava 65 vuotta, kuten kaupallisen ilmakuljetuksen alalla.
- 56 Tällaisessa tilanteessa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistettava kaikkien pääasiaan liittyvien olosuhteiden perusteella, onko, kun otetaan huomioon DQ:n harjoittamien toimintojen erityinen luonne ja tämän yhtiön palveluksessa olevilta lentäjiltä vaadittavat fyysiset ominaisuudet, pääasiassa kyseessä oleva kansallinen säännöstö tarpeen yleisen turvallisuuden takaamiseksi direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohdassa tarkoitetulla tavalla.
- 57 Kaikkien edellä olevien seikkojen perusteella direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohtaa on tulkittava siten, että se ei ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan sellaisen yhtiön, joka käyttää ilma-aluksia jäsenvaltion kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvässä toiminnassa, palveluksessa olevien lentäjien työsuhde päättyy automaattisesti heidän täyttyessään 60 vuotta, kunhan tällainen säännöstö on tarpeen yleisen turvallisuuden takaamiseksi tässä säännöksessä tarkoitetulla tavalla, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistettava.



*Direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohdan tulkinta*

- 58 Direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohdan sanamuodon mukaan ”jäsenvaltiot voivat säätää, että erilainen kohtelu, joka perustuu johonkin [tämän direktiivin] 1 artiklassa tarkoitettuun seikkaan liittyvään ominaisuuteen, ei ole syrjintää, jos tiettyjen työtehtävien luonteen tai niiden yhteyksien vuoksi, joissa tehtävät suoritetaan, kyseinen ominaisuus on todellinen ja ratkaiseva työhön liittyvä vaatimus, edellyttäen, että tavoite on oikeutettu ja että vaatimus on oikeasuhteinen”.
- 59 Tämän säännöksen sanamuodosta ilmenee, että jotta erilainen kohtelu ei ole syrjintää, sen on perustuttava johonkin direktiivin 2000/78 1 artiklassa tarkoitettuun seikkaan liittyvään ominaisuuteen ja tämän ominaisuuden on oltava ”todellinen ja ratkaiseva” työhön liittyvä vaatimus. Unionin tuomioistuin on todennut, ettei sen seikan, johon erilainen kohtelu perustuu, ole oltava todellinen ja ratkaiseva työhön liittyvä vaatimus vaan tähän seikkaan liittyvä ominaisuus (tuomio 13.9.2011, Prigge ym, C-447/09, EU:C:2011:573, 66 kohta).
- 60 Unionin tuomioistuin on jo todennut tästä, että on olennaista, että liikennelentäjillä on muun muassa erityiset fyysiset kyvyt, koska fyysisistä toimintavaajeista voi olla tässä ammatissa merkittäviä seurauksia. On myös kiistatonta, että nämä kyvyt heikkenevät iän myötä. Tästä johtuu, että erityisten fyysisten kykyjen omaamista voidaan pitää direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna ”todellisena ja ratkaisevana työhön liittyvänä vaatimuksena” liikennelentäjän ammatin harjoittamiseksi, ja voidaan katsoa, että tällaisten kykyjen omaaminen liittyy ikään (tuomio 13.9.2011, Prigge ym. C-447/09, EU:C:2011:573, 67 kohta).
- 61 Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 94 kohdassa, tällaista tulkintaa on sovellettava siten myös DQ:n palveluksessa olevien lentäjien kaltaisiin ilma-alusten ohjaajiin, jotka suorittavat kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyviä tehtäviä. Kuten tämän tuomion 53 kohdassa on todettu, DQ:n lentäjät joutuvat nimittäin tavallisesti suorittamaan tehtäviä vaikeissa, jopa äärimmäisissä olosuhteissa, joten näiden operaatioiden toteuttaminen edellyttää erityisen tiukkoja fyysisiä ominaisuuksia.
- 62 Tästä seuraa, että erityisten fyysisten kykyjen omaamista voidaan pitää direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna ”todellisena ja ratkaisevana työhön liittyvänä vaatimuksena” kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyviä tehtäviä suorittavien lentäjien ammatin harjoittamiseksi.
- 63 Pääasiassa kyseessä olevalla kansallisella säännöstöllä tavoitelluista tavoitteista on todettu tämän tuomion 38 kohdassa, että tämän säännösten tavoitteena on taata yhtäältä lentoliikenteen turvallisuus ja toisaalta kansallisen turvallisuuden suojaaminen.
- 64 Unionin tuomioistuin on jo todennut, että lentoliikenteen turvallisuuden takaamista koskeva tavoite on direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu oikeutettu tavoite (tuomio 13.9.2011, Prigge ym., C-447/09, EU:C:2011:573, 69 kohta). Kansallisen turvallisuuden suojaamisen takaamista koskeva tavoite on myös katsottava tässä säännöksessä tarkoitetuksi oikeutetuksi tavoitteeksi.
- 65 On kuitenkin tutkittava, onko pääasiassa kyseessä olevassa kansallisessa säännöstössä asetettu oikeasuhteinen vaatimus, kun siinä on säädetty DQ:n palveluksessa olevien lentäjien työsuhteen automaattisesta päättymisestä 60 vuoden iässä.
- 66 Tässä yhteydessä on palautettava mieleen, että direktiivin 2000/78 23 perustelukappaleessa täsmennetään, että erilainen kohtelu saattaa olla oikeutettua ”erittäin rajoitetuissa tilanteissa”, jos esimerkiksi ikään liittyvä ominaisuus muodostaa työhön liittyvän todellisen ja ratkaisevan vaatimuksen (tuomio 13.9.2011, Prigge ym, C-447/09, EU:C:2011:573, 71 kohta).

- 67 Lisäksi on niin, että siltä osin kuin direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohdan perusteella on mahdollista poiketa syrjintäkiellon periaatteesta, sitä on tulkittava suppeasti (tuomio 13.9.2011, Prigge ym., C-447/09, EU:C:2011:573, 72 kohta).
- 68 Unionin tuomioistuimien on todennut 13.9.2011 annetun tuomion Prigge ym. (C-447/09, EU:C:2011:573) 75 kohdassa, että kun työmarkkinaosapuolet ovat vahvistaneet 60 vuoden ikärajan, josta alkaen liikennelentäjien ei enää katsota omaavan heidän ammattinsa harjoittamiseen tarvittavia fyysisiä kykyjä, vaikka kansallisissa ja kansainvälisissä säännöstoissä sallitaan tämän toiminnan harjoittaminen tietyin edellytyksin 65 vuoden ikään asti, ne ovat asettaneet näille lentäjille direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohdan vastaisen suhteettoman vaatimuksen.
- 69 Tällaista kaupalliseen ilmajetukseen sovellettavaa ratkaisua ei voida kuitenkaan tämän tuomion 53–55 kohdassa esitetystä syistä soveltaa nyt käsiteltävään asiaan.
- 70 Tällaisessa tilanteessa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistettava kaikkien pääasiaan liittyvien olosuhteiden perusteella, voidaanko, kun otetaan huomioon DQ:n harjoittamien toimintojen erityinen luonne ja tämän yhtiön palveluksessa olevilta lentäjiltä vaadittavat fyysiset ominaisuudet, pääasiassa kyseessä oleva kansallinen säännöstö katsoa direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla oikeasuhteiseksi.
- 71 Näin ollen direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että se ei ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan sellaisen yhtiön, joka käyttää ilma-aluksia jäsenvaltion kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvässä toiminnassa, palveluksessa olevien lentäjien työsuhde päättyy automaattisesti heidän täyttäessään 60 vuotta, kunhan tällainen säännöstö on tässä säännöksessä tarkoitettulla tavalla oikeasuhteinen, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistettava.
- 72 Kun otetaan huomioon kaikki edellä olevat seikat, toiseen kysymykseen on vastattava, että
- direktiivin 2000/78 2 artiklan 5 kohtaa on tulkittava siten, että se ei ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan sellaisen yhtiön, joka käyttää ilma-aluksia jäsenvaltion kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvässä toiminnassa, palveluksessa olevien lentäjien työsuhde päättyy automaattisesti heidän täyttäessään 60 vuotta, kunhan tällainen säännöstö on tarpeen yleisen turvallisuuden takaamiseksi tässä säännöksessä tarkoitettulla tavalla, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistettava
  - direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että se ei ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan sellaisen yhtiön, joka käyttää ilma-aluksia jäsenvaltion kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvässä toiminnassa, palveluksessa olevien lentäjien työsuhde päättyy automaattisesti heidän täyttäessään 60 vuotta, kunhan tällainen säännöstö on tässä säännöksessä tarkoitettulla tavalla oikeasuhteinen, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistettava.

### **Oikeudenkäyntikulut**

- 73 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (ensimmäinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

**Yhdenvertaista kohtelua työssä ja ammatissa koskevista yleisistä puitteista 27.11.2000 annetun neuvoston direktiivin 2000/78/EY 2 artiklan 5 kohtaa on tulkittava siten, että se ei ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan sellaisen yhtiön, joka käyttää ilma-aluksia jäsenvaltion kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvässä toiminnassa, palveluksessa olevien lentäjien työsuhde päättyy automaattisesti heidän täyttäessään 60 vuotta, kunhan tällainen säännöstö on tarpeen yleisen turvallisuuden takaamiseksi tässä säännöksessä tarkoitettulla tavalla, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistettava.**

**Direktiivin 2000/78 4 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että se ei ole esteenä pääasiassa kyseessä olevan kaltaiselle kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan sellaisen yhtiön, joka käyttää ilma-aluksia jäsenvaltion kansallisen turvallisuuden suojaamiseen liittyvässä toiminnassa, palveluksessa olevien lentäjien työsuhde päättyy automaattisesti heidän täyttäessään 60 vuotta, kunhan tällainen säännöstö on tässä säännöksessä tarkoitettulla tavalla oikeasuhteinen, mikä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on varmistettava.**

Allekirjoitukset