



## Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (prvo vijeće)

7. studenoga 2019.\*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EU) br. 1178/2011 – Prilog I. točka FCL.065 – Područje primjene *ratione temporis* – Direktiva 2000/78/EZ – Jednako postupanje pri zapošljavanju i obavljanju zanimanja – Diskriminacija na temelju dobi – Članak 2. stavak 5. – Članak 4. stavak 1. – Nacionalni propisi koji predviđaju automatski prestanak radnog odnosa navršanjem 60. godina – Piloti zrakoplova – Zaštita nacionalne sigurnosti”

U predmetu C-396/18,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Corte suprema di cassazione (Vrhovni kasacijski sud, Italija), odlukom od 24. travnja 2018., koju je Sud zaprimio 15. lipnja 2018., u postupku

**Gennaro Cafaro**

protiv

**DQ,**

SUD (prvo vijeće),

u sastavu: J.-C. Bonichot, predsjednik vijeća, R. Silva de Lapuerta (izvjestiteljica), potpredsjednica Suda, M. Safjan, L. Bay Larsen i C. Toader, suci,

nezavisni odvjetnik: M. Szpunar,

tajnik: R. Schiano, administrator,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 11. travnja 2019.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za G. Cafara, S. Assennato i G. Sacconi, *avvocati*,
- za DQ, G. Guancioli i P. Busco, *avvocati*,
- za talijansku vladu, G. Palmieri, u svojstvu agentice, uz asistenciju G. De Socia, *avvocato dello Stato*,
- za poljsku vladu, B. Majczyna, u svojstvu agenta,
- za Europsku komisiju, V. Di Bucci, D. Martin, W. Mölls i C. Valero, u svojstvu agenata,

\* Jezik postupka: talijanski

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 26. lipnja 2019.,  
donosi sljedeću

### Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje točke FCL.065 Priloga I. Uredbi Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenoga 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL 2011., L 311, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 15., str. 102.), kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EU) br. 290/2012 od 30. ožujka 2012. (SL 2012., L 100, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 17., str. 255.; u daljnjem tekstu: Uredba br. 1178/2011) i Direktive Vijeća 2000/78/EZ od 27. studenoga 2000. o uspostavi općeg okvira za jednako postupanje pri zapošljavanju i obavljanju zanimanja (SL 2000., L 303, str. 16.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 5., svezak 1., str. 69.).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između Gennara Cafara i njegova bivšeg poslodavca, društva DQ, zbog toga što je njegov radni odnos automatski prestao jer je navršio 60 godina.

### Pravni okvir

#### *Pravo Unije*

##### *Uredba br. 1178/2011*

- 3 U članku 1. Uredbe br. 1178/2011 propisuje se:

„Ovom se Uredbom utvrđuju detaljna pravila za:

1. različita ovlaštenja za dozvole pilota, uvjete za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, suspendiranje ili oduzimanje dozvola, privilegije i odgovornosti imatelja dozvola, uvjete za konverziju postojećih nacionalnih dozvola pilota i nacionalnih dozvola inženjera leta u dozvole pilota, kao i uvjete pod kojima se prihvaćaju dozvole izdane u trećim zemljama;

[...]”

- 4 Članak 2. te uredbe naslovljen „Definicije”, propisuje:

„Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. ‚Dozvola iz dijela-FCL’ znači dozvola letačke posade koja ispunjava zahtjeve Priloga I.;

[...]”

- 5 Člankom 12. navedene uredbe naslovljenim „Stupanje na snagu i primjena” propisuje se:

„1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ona se primjenjuje od 8. travnja 2012.

1.b Iznimno od odredaba stavka 1., države članice mogu odlučiti da ne primjenjuju odredbe dodataka od I. do IV. do 8. travnja 2013.

[...]

7. Kada država članica odluči primjenjivati odredbe stavaka 1.b do 6., ona o tome obavješćuje [Europsku komisiju] i [Europsku agenciju za sigurnost zračnog prometa]. Ova obavijest opisuje razloge za takvo odstupanje od primjene kao i program za provedbu koji sadrži predviđene aktivnosti i odgovarajuće rokove.

[...]”

6 Točkom FCL.065 Priloga I. Uredbi br. 1178/2011 naslovljenom „Ograničenje privilegija imateljima dozvola koji su stari 60 godina ili više u komercijalnom zračnom prijevozu”, propisuje se:

„(a) 60 – 64 godina. Avioni i helikopteri. Imatelj dozvole pilota koji je navršio 60 godina, ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu osim:

1. kao član višečlane posade; i
2. pod uvjetom da je takav imatelj jedini član posade koji je navršio 60 godina starosti.

(b) 65 godina. Imatelj dozvole pilota koji je navršio 65 godina, ne smije letjeti kao pilot zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu.”

*Direktiva 2000/78*

7 Uvodna izjava 23. Direktive 2000/78 glasi:

„Različito postupanje može se opravdati u vrlo malom broju slučajeva, ako određena značajka povezana s vjerom ili uvjerenjem, invaliditetom, dobi ili [spolnom orijentacijom] predstavlja stvarni ili odlučujući uvjet za obavljanje tog posla te ako je cilj opravdan, a zahtjev razmjern. Takve bi slučajeve trebalo navesti u obavijesti koje države članice dostavljaju Komisiji.”

8 U skladu s člankom 1. te direktive njezina svrha je utvrditi opći okvir za borbu protiv diskriminacije na temelju vjere ili uvjerenja, invaliditeta, dobi ili [spolne orijentacije] u vezi sa zapošljavanjem i obavljanjem zanimanja, kako bi se u državama članicama ostvarila primjena načela jednakog postupanja.

9 Člankom 2. navedene direktive naslovljenim „Pojam diskriminacije”, propisuje se:

„1. Za potrebe ove Direktive ‚načelo jednakog postupanja’ znači nepostojanje bilo kakve izravne ili neizravne diskriminacije na temelju bilo kojeg od razloga iz članka 1.

2. Za potrebe stavka 1.:

(a) smatra se da se radi o izravnoj diskriminaciji u slučaju kada se prema jednoj osobi postupa lošije [nepovoljnije] nego prema drugoj osobi ili je došlo do takvog postupanja ili je moglo doći do takvog postupanja u [usporedivoj situaciji], zbog bilo kojeg od razloga iz članka 1.;

[...]

5. Ova Direktiva ne utječe na mjere koje proizlaze iz nacionalnog zakonodavstva, a koje su u demokratskom društvu potrebne zbog očuvanja javne sigurnosti, održanja javnog reda i prevencije kaznenih djela, radi zaštite zdravlja te zaštite prava i sloboda drugih ljudi.”

10 Članak 4. stavak 1. iste direktive propisuje:

„Neovisno o članku 2. stavcima 1. i 2., države članice mogu propisati da različito postupanje, koje se temelji na nekoj od značajki u vezi s bilo kojim od razloga iz članka 1., ne predstavlja diskriminaciju kada zbog prirode određenih profesionalnih djelatnosti ili zbog uvjeta u kojima se obavljaju takva značajka predstavlja stvarni i odlučujući uvjet za obavljanje određenog zanimanja, ako je svrha opravdana, a zahtjev proporcionalan.”

### ***Talijansko pravo***

11 Iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da je DQ društvo za zračni prijevoz osnovano u skladu s člankom 25. Legge n. 124 - Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto (Zakon br. 124/2007 o informacijskom sustavu za državnu sigurnost i novom propisu o klasifikaciji tajnih podataka) od 3. kolovoza 2007. (GURI br. 187 od 13. kolovoza 2007., str. 4.), koje obavlja povjerljive djelatnosti za potrebe talijanskih tajnih službi u svrhu zaštite nacionalne sigurnosti.

12 Člankom 744. četvrtim stavkom Codicea della Navigazione (Zakonik o zračnoj plovidbi) zrakoplovi koje javni ili privatni subjekti upotrebljavaju za djelatnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti izjednačuju se s državnim zrakoplovima.

13 U skladu s člankom 748. stavkom 1. Zakonika o zračnoj plovidbi, njegove odredbe ne primjenjuju se na državne zrakoplove.

14 Člankom 748. trećim stavkom Zakonika o zračnoj plovidbi određuje se da se letovi zrakoplovima koji su izjednačeni s državnim zrakoplovima obavljaju uz jamčenje odgovarajuće razine sigurnosti koja se određuje u skladu s posebnim propisima koje su donijela nadležna državna upravna tijela.

15 Prema navodima suda koji je uputio zahtjev, decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ] (Uredba predsjednika Vijeća ministara kojom se uređuju ograničenja zapošljavanja zrakoplovnog osoblja [društva DQ]) od 9. rujna 2008. (u daljnjem tekstu: DPCM) donesena je na temelju članka 748. stavka 3. Zakonika o zračnoj plovidbi.

16 U skladu s DPCM-om:

„S obzirom na ciljeve navedene u prethodnim člancima, određuje se da piloti [društva DQ] mogu obavljati svoju profesionalnu djelatnost do navršene šezdesete godine života, ali ne i nakon toga.”

### **Glavni postupak i prethodna pitanja**

17 G. Cafaro bio je zaposlen u društvu DQ kao pilot zrakoplova od 26. rujna 1988. do 19. rujna 2012.

18 Dopisom od 19. siječnja 2012. društvo DQ obavijestilo je G. Cafara da će njegov ugovor o radu automatski prestati 19. rujna 2012. zbog toga što će na taj datum navršiti 60 godina.

19 G. Cafaro podnio je tužbu Tribunaleu di Roma (Sud u Rimu, Italija) kojom je tražio da se utvrdi nezakonitost njegova otkaza, a koju je taj sud odbio.

20 G. Cafaro protiv odluke Tribunalea di Roma (Sud u Rimu) podnio je žalbu Corteu d'appello di Roma (Žalbeni sud u Rimu, Italija) koji je presudom od 19. veljače 2016. tu žalbu odbio. Potonji je sud u biti utvrdio da G. Cafaru nije otkazan ugovor o radu s obzirom na to da je njegov radni odnos automatski prestao kada je on navršio 60 godina, u skladu s odredbama DPCM-a.

- 21 G. Cafaro podnio je žalbu u kasacijskom postupku pred sudom koji je uputio zahtjev.
- 22 Taj sud navodi da u skladu s nacionalnim pravom zrakoplove koje koristi društvo DQ treba izjednačiti s državnim zrakoplovima i da je, na temelju te kvalifikacije, radni odnos pilota zaposlenih u društvu DQ uređen posebnim odredbama DPCM-a koje predviđaju, među ostalim, automatski prestanak njihova radnog odnosa kada navršše 60 godina.
- 23 Međutim, sud koji je uputio zahtjev ističe da točka FCL.065 Priloga I. Uredbi br. 1178/2011 uz određena ograničenja dopušta imateljima dozvole pilota da nastave raditi kao piloti zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu u dobi od 60 do 64 godine. Naime, on naglašava da ta odredba ne zabranjuje imateljima dozvole pilota da obavljaju svoje dužnosti u komercijalnom zračnom prijevozu sve do navršenih 65 godina.
- 24 U vezi s tim navedeni sud ima dvojbe oko pitanja je li točka FCL.065 Priloga I. Uredbi br. 1178/2011 primjenjiva na situaciju u kojoj je pilot zrakoplova zaposlen u društvu koje obavlja djelatnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti, poput društva DQ i, u slučaju potvrdnog odgovora, treba li tu odredbu tumačiti na način da joj se protivi nacionalna odredba kojom se predviđa automatski prestanak radnog odnosa pilota zrakoplova koji su zaposleni u društvu DQ kada navršše 60 godina.
- 25 Podredno, sud koji je uputio zahtjev želi znati je li takva nacionalna odredba u skladu s načelom zabrane diskriminacije na temelju dobi iz Direktive 2000/78.
- 26 U tim je okolnostima Corte suprema di cassazione (Vrhovni kasacijski sud, Italija) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:
- „1. Protivi li se nacionalni propis, poput [DPCM-a] – kojim se, provedbom članka 748. stavka 3. [Zakonika o zračnoj plovidbi], uređuju ograničenja zapošljavanja zrakoplovnog osoblja [društva DQ] i posebice automatski prestanak radnog odnosa kada radnik navršši 60 godina života – Uredbi br. 1178/2011 u dijelu u kojem je njome gornja dobna granica kod zapošljavanja pilota za komercijalni zračni prijevoz utvrđena na 65 godina života i je li potonja uredba, jednom kada se poseban nacionalni propis izuzme iz primjene, primjenjiva u ovom slučaju?
2. Podredno, ako se bude smatralo da je Uredba [br. 1178/2011] neprimjenjiva na okolnosti ovog slučaja *ratione materiae*, protivi li se gore navedeni nacionalni propis načelu nediskriminacije [na temelju] dobi koje se spominje u Direktivi 2000/78 i [Povelji Europske unije o temeljnim pravima u članku 21. stavku 1.], a konkretizirano je u [toj direktivi]?”

## Prethodna pitanja

### Prvo pitanje

- 27 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li točku FCL.065 Priloga I. Uredbi br. 1178/2011 tumačiti na način da joj se protivi nacionalni propis, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, koji predviđa automatski prestanak radnog odnosa pilota zaposlenih u društvu koje koristi zrakoplove u okviru djelatnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti države članice kada navršše 60 godina.
- 28 Najprije valja istaknuti da društvo DQ, talijanska vlada i Komisija tvrde da točka FCL.065 Priloga I. Uredbi br. 1178/2011 nije primjenjiva *ratione temporis* na glavni postupak.
- 29 U tom pogledu iz članka 12. stavka 1.b Uredbe br. 1178/2011 proizlazi da države članice mogu odlučiti da neće primijeniti, među ostalim, odredbe Priloga I. te uredbe do 8. travnja 2013.

- 30 U ovom slučaju iz spisa podnesenog Sudu proizlazi da je Talijanska Republika iskoristila tu mogućnost. Prema tome, točka FCL.065 Priloga I. Uredbi br. 1178/2011 primjenjuje se na području te države članice tek od 8. travnja 2013.
- 31 Međutim, iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da je prestanak ugovora o radu G. Cafara nastupio 19. rujna 2012. Dakle, činjenice u glavnom postupku nastale su prije datuma početka primjene točke FCL.065 Priloga I. Uredbi br. 1178/2011 u Italiji, tako da ta odredba nije primjenjiva *ratione temporis* na taj spor.
- 32 U tim okolnostima nije potrebno odgovoriti na prvo pitanje koje je postavio sud koji je uputio zahtjev.

### ***Drugo pitanje***

- 33 Svojim drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li Direktivu 2000/78 tumačiti na način da joj se protivi nacionalni propis, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, kojim se predviđa automatski prestanak radnog odnosa pilota zaposlenih u društvu koje koristi zrakoplove u okviru djelatnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti države članice kada navršše 60 godina.
- 34 U skladu s člankom 2. stavkom 1. Direktive 2000/78, „načelo jednakog postupanja” definirano je kao nepostojanje bilo kakve izravne ili neizravne diskriminacije na temelju bilo kojeg od razloga iz članka 1. te direktive, među kojima je i, među ostalim, dob. Njezin članak 2. stavak 2. točka (a) pobliže određuje da se za potrebe primjene stavka 1. tog članka radi o izravnoj diskriminaciji kada se prema jednoj osobi postupa nepovoljnije nego prema drugoj osobi ili je došlo do takvog postupanja ili je moglo doći do takvog postupanja u usporedivoj situaciji zbog bilo kojeg od razloga iz članka 1. iste direktive.
- 35 Time što se njime predviđa automatski prestanak radnog odnosa pilota koji su zaposleni u društvu DQ kada navršše 60 godina, učinak DPCM-a je da se prema određenim osobama postupa nepovoljnije nego prema drugim osobama koje obavljaju istu djelatnost za račun istog poslodavca samo zato što su navršile 60 godina.
- 36 Iz toga slijedi da se nacionalnim propisom o kojem je riječ u glavnom postupku uspostavlja različito postupanje na temelju dobi, u smislu članka 1. u vezi s člankom 2. stavkom 2. točkom (a) Direktive 2000/78.
- 37 Stoga, uzimajući u obzir ciljeve koji se nastoje postići nacionalnim propisom o kojem je riječ u glavnom postupku valja razmotriti treba li Direktivu 2000/78 tumačiti na način da joj se protivi takvo različito postupanje.
- 38 U tom pogledu iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da nacionalni propis o kojem je riječ u glavnom postupku nastoji osigurati odgovarajuću razinu sigurnosti državnih letova koje izvršava društvo DQ u interesu nacionalne sigurnosti. Prema tome, cilj je navedenog propisa, s jedne strane, osigurati sigurnost zračnog prometa i, s druge strane, zaštita nacionalne sigurnosti.
- 39 Stoga, kako bi se odgovorilo na drugo pitanje valja protumačiti članak 2. stavak 5. i članak 4. stavak 1. Direktive 2000/78.

*Tumačenje članka 2. stavka 5. Direktive 2000/78*

- 40 U skladu s člankom 2. stavkom 5. Direktive 2000/78 ona ne utječe na mjere koje proizlaze iz nacionalnog zakonodavstva, a koje su u demokratskom društvu potrebne zbog očuvanja javne sigurnosti, održanja javnog reda i prevencije kaznenih djela, radi zaštite zdravlja te zaštite prava i sloboda drugih ljudi.
- 41 Donošenjem te odredbe zakonodavac Europske unije želio je na području zapošljavanja i obavljanja zanimanja spriječiti i riješiti sukob između, s jedne strane, načela jednakog postupanja i, s druge strane, potrebe osiguranja javnog reda, sigurnosti i zdravlja i prevencije kaznenih djela te zaštite prava i sloboda pojedinaca koji su nužni za funkcioniranje demokratskog društva. Taj zakonodavac odlučio je da se u određenim slučajevima navedenima u članku 2. stavku 5. Direktive 2000/78 načela utvrđena tom direktivom ne primjenjuju na mjere koje sadržavaju razlike u postupanju na temelju nekog od razloga iz članka 1. te direktive, pod uvjetom da su te mjere ipak nužne za ostvarenje navedenih ciljeva (presuda od 22. siječnja 2019., *Cresco Investigation*, C-193/17, EU:C:2019:43, t. 54. i navedena sudska praksa).
- 42 Osim toga, budući da taj članak 2. stavak 5. uspostavlja odstupanje od načela zabrane diskriminacija, treba ga tumačiti usko. Iz pojmova upotrijebljenih u toj odredbi također proizlazi takav pristup (presuda od 22. siječnja 2019., *Cresco Investigation*, C-193/17, EU:C:2019:43, t. 55. i navedena sudska praksa).
- 43 Kao prvo, u ovom slučaju valja utvrditi da nacionalni propis o kojem je riječ u glavnom postupku predstavlja mjeru predviđenu nacionalnim zakonodavstvom u smislu članka 2. stavka 5. Direktive 2000/78.
- 44 Naime, iz sudske prakse Suda proizlazi da pojam „mjere predviđene nacionalnim zakonodavstvom” u smislu te odredbe nije ograničen samo na mjere koje proizlaze iz akta donesenog u zakonodavnom postupku, nego također obuhvaća i mjere uvedene na temelju dovoljno preciznog ovlašćujućeg pravila (vidjeti u tom smislu presudu od 13. rujna 2011., *Prigge i dr.*, C-447/09, EU:C:2011:573, t. 59. i 61.).
- 45 U tom pogledu, iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da je DPCM-om uvedeno različito postupanje, a njegove odredbe odstupaju od Zakonika o zračnoj plovidbi i od općih propisa o radnim odnosima. One su donesene na temelju članka 748. stavka 3. Zakonika o zračnoj plovidbi koji ovlašćuje nadležna nacionalna tijela da donesu pravila kojima se jamči odgovarajuća razina sigurnosti. U tim okolnostima, različito postupanje koje je uvedeno DPCM-om treba smatrati rezultatom mjere predviđene nacionalnim zakonodavstvom u smislu članka 2. stavka 5. Direktive 2000/78.
- 46 Kao drugo, nacionalni propis o kojem je riječ u glavnom postupku nastoji ostvariti ciljeve koji su povezani s javnom sigurnošću u smislu članka 2. stavka 5. Direktive 2000/78.
- 47 U tom pogledu, s jedne strane, Sud je već utvrdio da je sigurnost zračnog prometa obuhvaćena ciljevima navedenima u članku 2. stavku 5. Direktive 2000/78. Naime, jasno je da mjere za izbjegavanje zrakoplovnih nesreća provođenjem kontrola osposobljenosti i fizičkih sposobnosti pilota kako ljudske pogreške ne bi bile uzrok tih nesreća nedvojbeno čine mjere koje mogu osigurati sigurnost zračnog prometa (presuda od 13. rujna 2011., *Prigge i dr.*, C-447/09, EU:C:2011:573, t. 58.).
- 48 S druge strane, kad je riječ o cilju koji se odnosi na zaštitu nacionalne sigurnosti, mjere kojima se nastoji osigurati provedba i nesmetano provođenje aktivnosti u interesu nacionalne sigurnosti također predstavljaju mjere kojima se osigurava javna sigurnost u smislu članka 2. stavka 5. Direktive 2000/78.
- 49 Kao treće i posljednje, valja provjeriti je li nacionalni propis o kojem je riječ u glavnom postupku nužan za javnu sigurnost u smislu članka 2. stavka 5. Direktive 2000/78.

- 50 U tom pogledu valja podsjetiti da je u točki 64. presude od 13. rujna 2011., Prigge i dr. (C-447/09, EU:C:2011:573), Sud utvrdio da nacionalna mjera koja utvrđuje dobnu granicu od 60 godina nakon koje piloti više ne mogu obavljati svoju profesionalnu djelatnost, dok nacionalni i međunarodni propisi utvrđuju tu dob na 65 godina, nije mjera nužna za javnu sigurnost i zaštitu zdravlja u smislu članka 2. stavka 5. Direktive 2000/78.
- 51 Naime, u skladu s nacionalnim i međunarodnim propisima koji uređuju djelatnost komercijalnog zračnog prijevoza putnika, pošte i/ili tereta primjenjivima u predmetu u kojem je donesena ta presuda, nije bilo nužno komercijalnim pilotima zabraniti obavljanje djelatnosti nakon navršenih 60 godina, nego je samo ograničiti. Stoga zabrana upravljanja zrakoplovom nakon te dobi koja je sadržana u predmetnoj mjeri u tom predmetu nije bila nužna za ostvarenje zadanog cilja.
- 52 U području komercijalnog zračnog prijevoza, o kojem je također bila riječ u predmetu u kojem je donesena navedena presuda, zakonodavac Unije namjeravao je, kao što to proizlazi iz točke FCL.065 Priloga I. Uredbi br. 1178/2011, zabraniti obavljanje djelatnosti komercijalnih pilota imateljima dozvola starijima od 65 godina.
- 53 Međutim, u ovom slučaju, s jedne strane, iz spisa podnesenog Sudu proizlazi da letovi koje obavlja društvo DQ i koji su namijenjeni izvršenju djelatnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti općenito predstavljaju veći rizik od onog u komercijalnom zračnom prijevozu. Naime, za razliku od komercijalnih pilota, pilote društva DQ uobičajeno se poziva da interveniraju u teškim, čak i ekstremnim uvjetima, tako da izvršenje tih aktivnosti zahtijeva posebno visoku razinu fizičke spreme.
- 54 S druge strane, prema trenutačnom stanju, pravo Unije i međunarodno pravo ne predviđaju nikakav poseban propis koji utvrđuje gornju dobnu granicu nakon koje piloti zrakoplova, u okviru aktivnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti države članice, više ne mogu obavljati svoju profesionalnu djelatnost.
- 55 Stoga ne treba općenito smatrati da dobna granica za izvršavanje letova poput onih koje obavlja društvo DQ mora u načelu biti 65 godina, ista kao ona koja se uzima u obzir u području komercijalnog zračnog prijevoza.
- 56 U tim okolnostima, na sudu koji je uputio zahtjev je da provjeri, s obzirom na sve okolnosti u glavnom postupku, je li nacionalni propis o kojem je riječ u glavnom postupku nužan za javnu sigurnost u smislu članka 2. stavka 5. Direktive 2000/78 uzimajući u obzir posebnu prirodu djelatnosti koje izvršava društvo DQ i fizičke zahtjeve koje moraju zadovoljiti piloti zaposleni u tom društvu.
- 57 S obzirom na sva prethodna razmatranja članak 2. stavak 5. Direktive 2000/78 treba tumačiti na način da mu se ne protivi nacionalni propis poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku koji predviđa automatski prestanak radnog odnosa pilota zaposlenih u društvu koje koristi zrakoplove u okviru djelatnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti države članice kada navršše 60 godina ako je takav propis nužan za javnu sigurnost u smislu te odredbe, što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri.

*Tumačenje članka 4. stavka 1. Direktive 2000/78*

- 58 U skladu s člankom 4. stavkom 1. Direktive 2000/78 „države članice mogu propisati da različito postupanje, koje se temelji na nekoj od značajki u vezi s bilo kojim od razloga iz članka 1. [te direktive], ne predstavlja diskriminaciju kada zbog prirode određenih profesionalnih djelatnosti ili zbog uvjeta u kojima se [one] obavljaju takva značajka predstavlja stvarni i odlučujući uvjet za obavljanje određenog zanimanja, ako je svrha opravdana, a zahtjev proporcionalan”.



- 59 Iz teksta te odredbe proizlazi da se, kako ne bi bila diskriminacija, različito postupanje mora temeljiti na nekoj od značajki u vezi s razlozima iz članka 1. Direktive 2000/78 i da ta značajka mora predstavljati „stvarni i odlučujući” uvjet za obavljanje zanimanja. Sud je presudio da nije razlog ono na čemu se temelji različito postupanje, već je to značajka koja je s tim razlogom povezana, a koja mora činiti stvaran i odlučujući uvjet za obavljanje zanimanja (presuda od 13. rujna 2011., Prigge i dr., C-447/09, EU:C:2011:573, t. 66.).
- 60 U tom pogledu Sud je već presudio da je bitno da piloti komercijalnih zrakoplova posjeduju posebne fizičke sposobnosti s obzirom na to da fizički nedostaci mogu imati značajne posljedice u toj struci. Također je nesporno da se te sposobnosti smanjuju s dobi. Iz toga slijedi da se posjedovanje posebnih tjelesnih sposobnosti može smatrati „stvarnim i odlučujućim uvjetom za obavljanje zanimanja” pilota komercijalnih zrakoplova u smislu članka 4. stavka 1. Direktive 2000/78 i da je posjedovanje takvih sposobnosti povezano s dobi (presuda od 13. rujna 2011., Prigge i dr., C-447/09, EU:C:2011:573, t. 67.).
- 61 Kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 94. svojeg mišljenja, takvo tumačenje također se nameće u pogledu pilota zrakoplova koji izvršavaju zadatke u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti, poput pilota koji su zaposleni u društvu DQ. Naime, kao što je to navedeno u točki 53. ove presude, pilote društva DQ uobičajeno se poziva da interveniraju u teškim, pa čak i ekstremnim uvjetima, tako da izvršavanje tih aktivnosti zahtijeva posebno visoku razinu fizičke spreme.
- 62 Iz toga slijedi da se činjenica posjedovanja posebnih fizičkih sposobnosti može smatrati „stvarnim i odlučujućim uvjetom za obavljanje zanimanja” u smislu članka 4. stavka 1. Direktive 2000/78 za obavljanje zanimanja pilota zrakoplova koji izvršava zadatke u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti.
- 63 Kad je riječ o ciljevima koji se žele postići nacionalnim propisom o kojem je riječ u glavnom postupku, u točki 38. ove presude utvrđeno je da je cilj te uredbe osigurati, s jedne strane, sigurnost zračnog prometa i, s druge strane, zaštitu nacionalne sigurnosti.
- 64 Sud je već utvrdio da je cilj koji se sastoji od jamčenja sigurnosti zračnog prometa legitiman cilj u smislu članka 4. stavka 1. Direktive 2000/78 (presuda od 13. rujna 2011., Prigge i dr., C-447/09, EU:C:2011:573, t. 69.). Cilj koji se odnosi na jamčenje nacionalne sigurnosti također se treba smatrati legitimnim ciljem u smislu te iste odredbe.
- 65 Međutim, valja razmotriti je li nacionalni propis o kojem je riječ u glavnom postupku propisao proporcionalan zahtjev predviđajući automatski prestanak radnog odnosa pilota zaposlenih u društvu DQ njihovim navršanjem 60 godina.
- 66 U tom pogledu valja podsjetiti da uvodna izjava 23. Direktive 2000/78 pojašnjava da se različito postupanje može opravdati samo u „vrlo malom broju slučajeva” ako određena značajka povezana, među ostalim, s dobi, predstavlja stvarni i odlučujući uvjet za obavljanje određenog zanimanja (presuda od 13. rujna 2011., Prigge i dr., C-447/09, EU:C:2011:573, t. 71.).
- 67 Osim toga, u dijelu u kojem dopušta odstupanje od načela zabrane diskriminacije, članak 4. stavak 1. Direktive 2000/78 valja usko tumačiti (presuda od 13. rujna 2011., Prigge i dr., C-447/09, EU:C:2011:573, t. 72.).
- 68 U točki 75. presude od 13. rujna 2011., Prigge i dr. (C-447/09, EU:C:2011:573), Sud je utvrdio da su time što su utvrdili dob od 60 godina kao granicu od koje se smatra da piloti komercijalnih zrakoplova više nemaju fizičke sposobnosti za obavljanje svoje profesionalne djelatnosti – dok je na temelju nacionalnih i međunarodnih propisa obavljanje te djelatnosti, pod određenim uvjetima, dopušteno sve do 65 godine – socijalni partneri navedenim pilotima nametnuli neproporcionalan zahtjev koji je protivan članku 4. stavku 1. Direktive 2000/78.

- 69 Međutim, zbog razloga navedenih u točkama 53. do 55. ove presude, takvo rješenje koje se primjenjuje na komercijalni zračni prijevoz ne može se prenijeti na ovaj predmet.
- 70 U tim okolnostima, na sudu koji je uputio zahtjev je da provjeri može li se nacionalni propis o kojem je riječ u glavnom postupku smatrati proporcionalnim u smislu članka 4. stavka 1. Direktive 2000/78 s obzirom na sve okolnosti glavnog postupka uzimajući u obzir posebnu prirodu djelatnosti koje obavlja društvo DQ i fizičke zahtjeve koji se zahtijevaju od pilota zaposlenih u tom društvu.
- 71 Slijedom toga, članak 4. stavak 1. Direktive 2000/78 treba tumačiti na način da mu se ne protivi nacionalni propis poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, koji predviđa automatski prestanak radnog odnosa pilota zaposlenih u društvu koje koristi zrakoplove u okviru djelatnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti države članice kada navršše 60 godina ako je takav propis proporcionalan u smislu te odredbe, što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri.
- 72 Uzimajući u obzir sva prethodna razmatranja, na postavljeno pitanje valja odgovoriti da:
- članak 2. stavak 5. Direktive 2000/78 treba tumačiti na način da mu se ne protivi nacionalni propis poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku koji predviđa automatski prestanak radnog odnosa pilota zaposlenih u društvu koje koristi zrakoplove u okviru djelatnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti države članice kada navršše 60 godina ako je takav propis nužan za javnu sigurnost u smislu te odredbe, što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri;
  - članak 4. stavak 1. Direktive 2000/78 treba tumačiti na način da mu se ne protivi nacionalni propis poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, koji predviđa automatski prestanak radnog odnosa pilota zaposlenih u društvu koje koristi zrakoplove u okviru aktivnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti države članice kada navršše 60 godina ako je takav propis proporcionalan u smislu te odredbe, što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri.

## **Troškovi**

- 73 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenoga, Sud (prvo vijeće) odlučuje:

**Članak 2. stavak 5. Direktive Vijeća 2000/78/EZ od 27. studenoga 2000. o uspostavi općeg okvira za jednako postupanje pri zapošljavanju i obavljanju zanimanja treba tumačiti na način da mu se ne protivi nacionalni propis poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, koji predviđa automatski prestanak radnog odnosa pilota zaposlenih u društvu koje koristi zrakoplove u okviru aktivnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti države članice kada navršše 60 godina ako je takav propis nužan za javnu sigurnost u smislu te odredbe, što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri.**

**Članak 4. stavak 1. Direktive 2000/78 treba tumačiti na način da mu se ne protivi nacionalni propis poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, koji predviđa automatski prestanak radnog odnosa pilota zaposlenih u društvu koje koristi zrakoplove u okviru aktivnosti u vezi sa zaštitom nacionalne sigurnosti države članice kada navršše 60 godina ako je takav propis proporcionalan u smislu te odredbe, što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri.**

Potpisi