



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2019 m. lapkričio 7 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011 – I priedo FCL.065 punktas – Taikymo *ratione temporis* sritis – Direktyva 2000/78/EB – Vienodas požiūris užimtumo ir profesinėje srityje – Diskriminacija dėl amžiaus – 2 straipsnio 5 dalis – 4 straipsnio 1 dalis – Nacionalinės teisės norma, pagal kurią numatomas automatinis darbo santykių nutraukimas sukakus 60 metų – Orlaivių pilotai – Nacionalinio saugumo užtikrinimas“

Byloje C-396/18

dėl *Corte suprema di cassazione* (Kasacinis teismas, Italija) 2018 m. balandžio 24 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2018 m. birželio 15 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Gennaro Cafaro

prieš

DQ

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas J.-C. Bonichot, Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotoja R. Silva de Lapuerta (pranešėja), teisėjai M. Safjan, L. Bay Larsen ir C. Toader,

generalinis advokatas M. Szpunar,

posėdžio sekretorius R. Schiano, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2019 m. balandžio 11 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- G. Cafaro, atstovaujamo *avvocati* S. Assennato ir G. Sacconi,
- DQ, atstovaujamos *avvocati* G. Guancioli ir P. Busco,
- Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* G. De Socio,
- Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,
- Europos Komisijos, atstovaujamos V. Di Bucci, D. Martin, W. Mölls ir C. Valero,

* Proceso kalba: italų.

susipažinęs su 2019 m. birželio 26 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamento, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011, p. 1), iš dalies pakeisto 2012 m. kovo 30 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 290/2012 (OL L 100, 2012, p. 1) (toliau – Reglamentas Nr. 1178/2011), I priedo FCL.065 punkto ir 2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos direktyvos 2000/78/EB, nustatančios vienodo požiūrio užimtumo ir profesinėje srityje bendruosius pagrindus (OL L 303, 2000, p. 16; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 5 sk., 4 t., p. 79), išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant Gennaro Cafaro ir jo buvusio darbdavio DQ ginčą dėl automatinio darbo santykių nutraukimo dėl to, kad jam sukako 60 metų.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Reglamentas Nr. 1178/2011

- 3 Reglamento Nr. 1178/2011 1 straipsnyje nustatyta:

„Šiuo reglamentu nustatomos išsamios taisyklės, susijusios su:

- 1) įvairiomis piloto licencijų kvalifikacijomis, licencijų išdavimo, atnaujinimo, pakeitimo, apribojimo, jų galiojimo sustabdymo ar panaikinimo sąlygomis, licencijos turėtojų teisėmis ir pareigomis, esamų nacionalinių piloto licencijų ir nacionalinių skraidančiojo inžinieriaus licencijų pakeitimo piloto licencija sąlygomis, taip pat trečiosiose šalyse išduotų licencijų pripažinimo sąlygomis;

<...>“

- 4 Šio reglamento 2 straipsnyje „Sąvokos“ numatyta:

„Šiame reglamente:

- 1) licencija pagal FCL dalį – orlaivio įgulos nario licencija, atitinkanti I priedo reikalavimus;

<...>“

- 5 Šio reglamento 12 straipsnyje „Įsigaliojimas ir taikymas“ nustatyta:

„1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2012 m. balandžio 8 d.

1b. Nukrypdomos nuo 1 dalies, valstybės narės gali nuspręsti iki 2013 m. balandžio 8 d. netaikyti I–IV priedų nuostatų.

<...>

7. Jei valstybė narė taiko 1b–6 dalių nuostatas, ji apie tai praneša [Europos] Komisijai ir [Europos aviacijos saugos agentūrai]. Pranešime apibūdinamos tokios nukrypti leidžiančios nuostatos taikymo priežastys, taip pat numatytų veiksmų programa ir jų įgyvendinimo tvarkaraštis.

<...>“

- 6 Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 punkte „60 metų amžiaus ir vyresnių komercinio oro transporto piloto licencijos turėtojų teisių apribojimas“ numatyta:

„a) 60–64 metų. Lėktuvai ir sraigtasparniai. Pilotų licencijos turėtojas, kuriam sukako 60 m., negali būti komercinio oro transporto orlaivio pilotas, išskyrus tuos atvejus, kai:

1. licencijos turėtojas yra daugianarės įgulos pilotas ir
2. licencijos turėtojas yra vienintelis skrydžio įgulos pilotas, kuriam sukako 60 m.

b) 65 metų. Pilotų licencijos turėtojas, kuriam sukako 65 m., negali būti komercinio oro transporto orlaivio pilotas.“

Direktyva 2000/78/EB

- 7 Direktyvos 2000/78 23 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„tik kai kuriomis aplinkybėmis galima pateisinti skirtingą požiūrį, jei su religija ar įsitikinimais, negalia, amžiumi ar seksualine orientacija susijusi savybė yra [esminis] ir [lemiamas] profesinis reikalavimas, šis tikslas yra teisėtas, o reikalavimas tinkamas. Tokios aplinkybės turėtų būti nurodytos valstybių narių Komisijai pateikiamoje informacijoje.“

- 8 Pagal šios direktyvos 1 straipsnį jos tikslas – nustatyti kovos su diskriminacija dėl religijos ar įsitikinimų, negalios, amžiaus ar seksualinės orientacijos užimtumo ir profesinėje srityje bendrus pagrindus siekiant valstybėse narėse įgyvendinti vienodo požiūrio principą.

- 9 Šios direktyvos 2 straipsnyje „Diskriminacijos sąvoka“ nustatyta:

„1. Šioje direktyvoje „vienodo požiūrio principas“ reiškia, kad dėl kurios nors iš 1 straipsnyje nurodytų priežasčių nėra jokios tiesioginės ar netiesioginės diskriminacijos.

2. Šio straipsnio 1 dalyje:

- a) tiesioginė diskriminacija yra akivaizdi tada, kai dėl bet kurios iš 1 straipsnyje nurodytų priežasčių su vienu asmeniu elgiamasi mažiau palankiai nei panašioje situacijoje yra, buvo ar galėjo būti elgiamasi su kitu asmeniu.

<...>

5. Ši direktyva nepažeidžia priemonių, numatytų nacionaliniuose teisės aktuose, kurie demokratinėse visuomenėse yra būtini visuomenės saugumui, viešajai tvarkai palaikyti ir kriminalinių nusikaltimų prevencijai, kitų asmenų sveikatos, teisių ir laisvių apsaugai.“

10 Šios direktyvos 4 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Nepaisant 2 straipsnio 1 ir 2 dalies, valstybės narės gali numatyti, kad skirtingas požiūris remiantis savybe, susijusia su kuria nors iš 1 straipsnyje nurodytų priežasčių, nebūtų laikomas diskriminacija, jei dėl konkrečių profesinės veiklos rūšių pobūdžio arba dėl jų vykdymo sąlygų tokia savybė yra [esminis] ir [lemiamas] profesinis reikalavimas, šis tikslas yra teisėtas, o reikalavimas proporcingas.“

Italijos teisė

11 Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad DQ yra pagal *Legge n. 124 - Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto* (Įstatymas Nr. 124 dėl informacinės sistemos Respublikos saugumui užtikrinti ir naujo slaptų duomenų reglamentavimo (GURI, Nr. 187, 2007 m. rugpjūčio 13 d., p. 4) 25 straipsnį įsteigta oro transporto bendrovė, kuri vykdo konfidencialią veiklą Italijos valstybės slaptosioms tarnyboms siekiant užtikrinti nacionalinį saugumą.

12 Pagal *Codice della navigazione* (Navigacijos kodeksas) 744 straipsnio ketvirtą pastraipą viešųjų ar privačių subjektų, vykdančių nacionalinio saugumo užtikrinimo veiklą, naudojami orlaiviai prilyginami valstybės orlaiviams.

13 Pagal Navigacijos kodekso 748 straipsnio pirmą pastraipą jo nuostatos netaikomos valstybės orlaiviams.

14 Pagal Navigacijos kodekso 748 straipsnio trečią pastraipą tinkamas skrydžių, vykdomų orlaiviais, kurie prilyginami valstybės orlaiviams, saugos lygis turi būti užtikrinamas pagal specialiąsias teisės normas, patvirtintas kompetentingų valstybės institucijų.

15 Remiantis nacionalinio teismo pateikta informacija, 2008 m. rugsėjo 9 d. *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ]* (Ministrų Tarybos Pirmininko dekretas dėl [DQ] skraidančiojo personalo užimtumo ribojimo taisyklių) (toliau – DPCM) buvo priimtas pagal Navigacijos kodekso 748 straipsnio trečią pastraipą.

16 DPCM nustatyta:

„Atsižvelgiant į pirmesniuose straipsniuose nurodytus tikslus, [DQ] pilotai gali vykdyti savo profesinę veiklą, kol sulauks 60 metų amžiaus, bet ne ilgiau.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

17 G. Cafaro dirbo DQ orlaivio pilotu nuo 1988 m. rugsėjo 26 d. iki 2012 m. rugsėjo 19 d.

18 2012 m. sausio 19 d. raštu DQ informavo G. Cafaro, kad jo darbo sutartis baigsis automatiškai 2012 m. rugsėjo 19 d., nes tą dieną jam sukaks 60 metų.

19 G. Cafaro pareiškė ieškinį *Tribunale di Roma* (Romos apylinkės teismas, Italija), siekdamas, kad būtų pripažintas jo atleidimo iš darbo neteisėtumas, tačiau teismas šį ieškinį atmetė.

20 G. Cafaro dėl *Tribunale di Roma* (Romos apylinkės teismas) sprendimo pateikė apeliacinį skundą *Corte d'appello di Roma* (Romos apeliacinis teismas, Italija), tačiau jis 2016 m. vasario 19 d. sprendimu apeliacinį skundą atmetė. Tas teismas iš esmės nusprendė, kad G. Cafaro nebuvo atleistas iš darbo, nes, laikantis DPCM normų, jo darbo santykiai nutrūko automatiškai, kai jam sukako 60 metų.

- 21 G. Cafaro apskundė tą teismo sprendimą kasacine tvarka prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme.
- 22 Tas teismas pažymi, kad pagal nacionalinę teisę DQ naudojami orlaiviai turi būti prilyginami valstybės orlaiviams, todėl DQ darbuotojų darbo santykius reglamentuoja specialiosios DPCM normos, kuriose, be kita ko, numatyta, kad jų darbo santykiai nutrūksta automatiškai, kai jiems sukanka 60 metų.
- 23 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad pagal Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 punktą 60–64 metų piloto licencijos turėtojams, laikantis tam tikrų apribojimų, leidžiama toliau dirbti komercinio oro transporto orlaivio pilotais. Jis pabrėžia, kad pagal šią nuostatą piloto licencijos turėtojams draudžiama vykdyti savo funkcijas komercinio oro transporto srityje tik sulaukus 65 metų.
- 24 Šiomis aplinkybėmis tam teismui kyla abejonių dėl to, ar Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 dalis taikoma įmonėje, vykdančioje su nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusią veiklą, kaip antai DQ, dirbančio orlaivio piloto atveju, ir, jei taip, ar ši nuostata turi būti aiškinama taip, kad pagal ją draudžiama nacionalinės teisės norma, kurioje numatytas automatinis DQ įdarbintų orlaivių pilotų darbo santykių nutraukimas sulaukus 60 metų.
- 25 Papildomai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar tokia nacionalinės teisės norma yra suderinama su Direktyvoje 2000/78 įtvirtintu nediskriminavimo dėl amžiaus principu.
- 26 Tokiomis aplinkybėmis *Corte suprema di cassazione* (Kasacinis teismas, Italija) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Ar [DPCM] nurodyti nacionalinės teisės aktai, kuriais, vadovaujantis Navigacijos kodekso 748 straipsnio trečia pastraipa, yra nustatytos DQ skraidančiojo personalo užimtumo ribojimo taisyklės, visų pirma nuostata, kad darbo santykiai automatiškai pasibaigia, kai asmeniui sukanka 60 metų, prieštarauja Reglamento Nr. 1178/2011 nuostatai, kad komercinių oro transporto orlaivių pilotais nebegali dirbti asmenys, kuriems sukako 65 metai, ir ar nagrinėjamu atveju reikėtų taikyti šį reglamentą, jeigu specialiosios nacionalinės teisės aktų nuostatos būtų netaikytinos?
2. Subsidiariai, jeigu būtų nuspręsta, kad reglamentas šios bylos aplinkybėms netaikytinas *ratione materiae*, ar minėtos nacionalinės teisės nuostatos prieštarauja nediskriminavimo dėl amžiaus principui, kuris nustatytas Direktyvoje 2000/78 ir [Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos] (21 straipsnio 1 dalyje) ir konkrečiai reglamentuojamas Direktyvoje 2000/78?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

- 27 Savo pirmuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 punktas turi būti aiškinamas taip, kad juo draudžiama nacionalinės teisės norma, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, kurioje numatyta, jog darbo santykiai su pilotais, įdarbintais bendrovėje, kuri naudoja orlaivius su valstybės narės nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusiai veiklai, automatiškai pasibaigia, kai jiems sukanka 60 metų.
- 28 Pirmiausia reikia pažymėti, kad DQ, Italijos vyriausybė ir Komisija tvirtina, jog Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 punktas netaikytinas pagrindinei bylai *ratione temporis*.

- 29 Iš Reglamento Nr. 1178/2011 12 straipsnio 1b dalies matyti, kad valstybės narės gali nuspręsti netaikyti, be kita ko, šio reglamento I priedo nuostatų iki 2013 m. balandžio 8 d.
- 30 Šiuo atveju iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos matyti, kad Italijos Respublika pasinaudojo šia galimybe. Taigi, Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 punkto nuostata šios valstybės narės teritorijoje tapo taikytina tik nuo 2013 m. balandžio 8 d.
- 31 Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad G. Cafaro darbo sutartis buvo nutraukta 2012 m. rugsėjo 19 d. Taigi pagrindinėje byloje nagrinėjami įvykiai vyko prieš pradedant taikyti Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 punktą Italijoje, todėl ši norma *ratione temporis* šiam ginčui netaikoma.
- 32 Tokiomis aplinkybėmis į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pirmąjį klausimą atsakyti nereikia.

Dėl antrojo klausimo

- 33 Savo antruoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Direktyva 2000/78 turi būti aiškinama taip, kad ja draudžiama nacionalinės teisės norma, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, kurioje numatyta, jog darbo santykiai su pilotais, įdarbintais bendrovėje, kuri naudoja orlaivius su valstybės narės nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusiai veiklai, automatiškai pasibaigia, kai jiems sukanka 60 metų.
- 34 Pagal Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 1 dalį „vienodo požiūrio principas“ apibūdinamas kaip jokios tiesioginės ar netiesioginės diskriminacijos nebuvimas dėl kurios nors iš 1 straipsnyje nurodytų priežasčių, įskaitant amžių. Šios direktyvos 2 straipsnio 2 dalies a punkte paaiškinama, kad pagal šio straipsnio 1 dalį tiesioginė diskriminacija yra tada, kai dėl bet kurios iš tos direktyvos 1 straipsnyje nurodytų priežasčių su vienu asmeniu elgiamasi mažiau palankiai, nei panašioje situacijoje elgiamasi su kitu asmeniu.
- 35 DPCM numačius, kad DQ įdarbintų pilotų darbo santykiai automatiškai pasibaigia sulaukus 60 metų, tai lėmė mažiau palankų požiūrį į kai kuriuos asmenis, palyginti su kitais asmenimis, kurie tą pačią veiklą vykdo pas tą patį darbdavį, vien dėl to, kad jiems sukako 60 metų.
- 36 Vadinasi, nagrinėjamoje nacionalinės teisės normoje įtvirtintas skirtingas požiūris dėl amžiaus, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 1 straipsnį ir 2 straipsnio 2 dalies a punktą.
- 37 Taigi, atsižvelgiant į pagrindinėje byloje nagrinėjamais nacionalinės teisės aktais siekiamus tikslus, reikia išsiaiškinti, ar Direktyva 2000/78 turi būti aiškinama taip, kad ji draudžia tokį skirtingą požiūrį.
- 38 Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad pagrindinėje byloje nagrinėjama nacionalinės teisės norma siekiama užtikrinti tinkamą DQ vykdomų valstybės skrydžių saugumo lygį, kad būtų užtikrintas nacionalinis saugumas. Taigi, šia norma siekiama užtikrinti, pirma, aviacijos saugą ir, antra, nacionalinį saugumą.
- 39 Vadinasi, siekiant atsakyti į antrąjį klausimą, reikia išsiaiškinti Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalį ir 4 straipsnio 1 dalį.

Dėl Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalies išaiškinimo

- 40 Pagal Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalį ši direktyva nepažeidžia priemonių, numatytų nacionalinės teisės aktuose, kurios demokratinėse visuomenėse yra būtinos visuomenės saugumui, viešajai tvarkai palaikyti ir kriminalinių nusikaltimų prevencijai, kitų asmenų sveikatos, teisių ir laisvių apsaugai.
- 41 Priimdamas šią nuostatą Europos Sąjungos teisės aktų leidėjas užimtumo ir profesinėje srityje siekė užkirsti kelią vienodo požiūrio principo ir būtinybės užtikrinti viešąją tvarką, saugumą ir sveikatą, kriminalinių nusikaltimų prevenciją bei demokratinėms visuomenėms veikti būtinų asmenų teisių ir laisvių apsaugą konfliktui ir jį išspręsti. Jis nusprendė, kad tam tikrais Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalyje išvardytais atvejais pagal ją įgyvendinami principai netaikytini priemonėms, kuriose įtvirtinamas viena iš šios direktyvos 1 straipsnyje numatytų priežasčių pagrįstas skirtingas požiūris, tačiau tik jei šios priemonės yra „būtinės“ numatytiems tikslams pasiekti (2019 m. sausio 22 d. Sprendimo *Cresco Investigation*, C-193/17, EU:C:2019:43, 54 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 42 Be to, kadangi minėto 2 straipsnio 5 dalyje įtvirtinta nuostata, leidžianti nukrypti nuo diskriminacijos draudimo principo, ji turi būti aiškinama siaurai. Šioje nuostatoje vartojamos formuluotės taip pat verčia laikytis tokio požiūrio (2019 m. sausio 22 d. Sprendimo *Cresco Investigation*, C-193/17, EU:C:2019:43, 55 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 43 Šiuo atveju reikia konstatuoti, pirma, kad pagrindinėje byloje nagrinėjama nacionalinės teisės norma yra nacionalinės teisės aktuose numatyta priemonė, kaip ji suprantama pagal Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalį.
- 44 Iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad šioje nuostatoje minima sąvoka „priemonės, numatytos nacionalinės teisės aktuose“ apima ne tik priemones, priimtas pasibaigus teisės aktų leidimo procedūrai, bet ir priemones, kurios buvo nustatytos remiantis pakankamai tikslia įgaliojimus suteikiančia taisykle (šiuo klausimu žr. 2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 59 ir 61 punktus).
- 45 Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad skirtingas požiūris buvo nustatytas DPCM, kurio normos nukrypsta nuo Navigacijos kodekso ir bendros darbo santykių tvarkos. Jos buvo priimtos remiantis Navigacijos kodekso 748 straipsnio trečia pastraipa, kuri leidžia kompetentingoms nacionalinėms institucijoms priimti taisykles, užtikrinančias tinkamą saugos lygį. Tokiomis aplinkybėmis DPCM nustatytas skirtingas požiūris turi būti laikomas kylančiu iš nacionalinės teisės aktuose numatytos priemonės, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalį.
- 46 Antra, pagrindinėje byloje nagrinėjamais nacionalinės teisės aktais siekiama tikslų, susijusių su visuomenės saugumu, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalį.
- 47 Šiuo klausimu, viena vertus, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalyje nurodyti tikslai apima aviacijos saugą. Priemonės, kuriomis siekiama išvengti avarijų kontroliuojant pilotų gebėjimus ir fizinį pajėgumą, kad avarijų nekiltų dėl žmogiškųjų trūkumų, be abejonės, yra tokios, kuriomis siekiama užtikrinti visuomenės saugumą, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą (2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 58 punktas).
- 48 Kita vertus, kiek tai susiję su tikslu užtikrinti nacionalinį saugumą, priemonės, kuriomis siekiama, kad operacijos būtų atliekamos ir tinkamai vykdomos siekiant užtikrinti nacionalinį saugumą, taip pat yra priemonės, skirtos užtikrinti visuomenės saugumui, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalį.

- 49 Galiausiai, trečia, reikia patikrinti, ar pagrindinėje byloje nagrinėjama nacionalinės teisės norma yra būtina užtikrinti visuomenės saugumui, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalį.
- 50 Šiuo klausimu reikia priminti, kad 2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.* (C-447/09, EU:C:2011:573) 64 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad nacionalinė priemonė, kurioje nustatoma, kad sulaukę 60 metų pilotai nebegali vykdyti savo profesinės veiklos, nors nacionalinės ir tarptautinės teisės aktuose toks amžius yra 65 metai, nėra būtina visuomenės saugumui ir sveikatos apsaugai užtikrinti, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalį.
- 51 Remiantis byloje, kurioje priimtas tas sprendimas, taikomais nacionalinės ir tarptautinės teisės aktais, kuriais reglamentuojama komercinio keleivių, pašto ir (arba) krovinių pervežimo oro transportu veikla, buvo būtina ne uždrausti oro linijų pilotams vykdyti savo profesinę veiklą sulaukus 60 metų amžiaus, o tik ją apriboti. Todėl toje byloje nagrinėtoje priemonėje numatytas draudimas pilotuoti orlaivį sulaukus tokio amžiaus nebuvo būtinas numatytam tikslui pasiekti.
- 52 Komercinio oro transporto srityje, taip pat nagrinėtoje byloje, kurioje priimtas minėtas sprendimas, Sąjungos teisės aktų leidėjas ketino, kaip matyti iš Reglamento Nr. 1178/2011 I priedo FCL.065 nuostatos, uždrausti oro linijų piloto profesija užsiimti vyresniems nei 65 metų amžiaus piloto licenciją turintiems asmenims.
- 53 Vis dėlto šiuo atveju, viena vertus, iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos matyti, kad DQ vykdomi skrydžiai yra skirti atlikti su nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusioms operacijoms, kurios apskritai kelia didesnę riziką nei operacijos, susijusios su komerciniu oro transportu. Iš tiesų, skirtingai nei oro linijų pilotai, DQ pilotai paprastai turi veikti sudėtingomis ar net ekstremaliomis sąlygomis, todėl vykdant šias operacijas taikomi ypač dideli fiziniai reikalavimai.
- 54 Kita vertus, šiuo metu Sąjungos teisėje ir tarptautinėje teisėje nėra numatyta jokių specialių teisės normų, nustatančių amžiaus ribą, nuo kurios orlaivių, naudojamų vykdant su valstybės narės nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusias operacijas, pilotai nebegali vykdyti savo profesinės veiklos.
- 55 Taigi negalima bendrai manyti, kad vykdant skrydžius, kaip antai DQ vykdomus skrydžius, numatyta amžiaus riba iš principo turėtų atitikti 65 metus, numatytus komercinio oro transporto srityje.
- 56 Tokiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgdamas į visas pagrindinės bylos aplinkybes, turi patikrinti, ar dėl DQ vykdomos veiklos specifinio pobūdžio ir šios bendrovės darbuotojams keliamų fizinių reikalavimų pagrindinėje byloje nagrinėjama nacionalinės teisės norma yra būtina užtikrinti visuomenės saugumui, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalį.
- 57 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalis turi būti aiškinama taip, kad ja nedraudžiama nacionalinės teisės norma, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, kurioje numatyta, jog darbo santykiai su pilotais, įdarbintais bendrovėje, kuri naudoja orlaivius su valstybės narės nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusiai veiklai, automatiškai pasibaigia, kai jiems sukanka 60 metų, jeigu toks reglamentavimas būtinas užtikrinti visuomenės saugumui, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

Dėl Direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 dalies išaiškinimo

- 58 Pagal Direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 dalį „valstybės narės gali numatyti, kad skirtingas požiūris remiantis savybe, susijusia su kuria nors iš [šios direktyvos] 1 straipsnyje nurodytų priežasčių, nebūtų laikomas diskriminacija, jei dėl konkrečių profesinės veiklos rūšių pobūdžio arba dėl jų vykdymo sąlygų tokia savybė yra įprastas [esminis] ir [lemiamas] profesinis reikalavimas, šis tikslas yra teisėtas, o reikalavimas proporcingas“.
- 59 Iš šios nuostatos formuluotės matyti, jog tam, kad skirtingas požiūris nebūtų laikomas diskriminacija, jis turi būti grindžiamas savybe, susijusia su kuria nors iš Direktyvos 2000/78 1 straipsnyje nurodytų priežasčių, ir ši savybė turi būti „esminis ir lemiamas“ profesinis reikalavimas. Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad esminį ir lemiamą profesinį reikalavimą turi sudaryti ne skirtingą požiūrį pagrindžianti priežastis, o su šia priežastimi susijusi savybė (2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 66 punktas).
- 60 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas jau yra pripažinęs, jog esminę reikšmę turi tai, kad oro linijų pilotai būtų, be kita ko, fiziškai itin pajėgūs, nes dėl fizinio netinkamumo šiai profesijai gali kilti rimtų pasekmių. Neginčytina ir tai, kad šis pajėgumas mažėja su amžiumi. Todėl darytina išvada, kad didelis fizinis pajėgumas gali būti laikomas „esminiu ir lemiamu profesiniu reikalavimu“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 dalį, vykdanč oro linijų piloto profesinę veiklą, ir kad toks fizinis pajėgumas susijęs su amžiumi (2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 67 punktas).
- 61 Kaip savo išvados 94 punkte pažymėjo generalinis advokatas, toks aiškinimas taikytinas ir kalbant apie orlaivių pilotus, atliekančius su nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusias užduotis, kaip antai DQ pilotus. Iš tiesų, kaip pažymėta šio sprendimo 53 punkte, DQ pilotai paprastai turi veikti sudėtingomis ar net ekstremaliomis sąlygomis, todėl vykdančias operacijas taikomi ypač dideli fiziniai reikalavimai.
- 62 Vadinas, didelis fizinis pajėgumas gali būti laikomas „esminiu ir lemiamu profesiniu reikalavimu“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 dalį, vykdanč oro linijų piloto, atliekančio su nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusias užduotis, profesinę veiklą.
- 63 Dėl pagrindinėje byloje nagrinėjama nacionalinės teisės norma siekiamų tikslų šio sprendimo 38 punkte konstatuota, kad ja siekiama užtikrinti, pirma, aviacijos saugą ir, antra, nacionalinį saugumą.
- 64 Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad tikslas užtikrinti aviacijos saugą yra teisėtas tikslas, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 dalį (2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 69 punktas). Tikslas užtikrinti nacionalinį saugumą taip pat turi būti laikomas teisėtu tikslu, kaip tai suprantama pagal tą pačią nuostatą.
- 65 Vis dėlto reikia išsiaiškinti, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamoje nacionalinės teisės normoje, kurioje numatytas automatinis DQ pilotų darbo santykių nutraukimas sulaukus 60 metų, įtvirtintas reikalavimas yra proporcingas.
- 66 Šiuo klausimu reikia priminti, kad Direktyvos 2000/78 23 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, jog skirtingą požiūrį galima pateisinti „tik kai kuriomis aplinkybėmis“, jei būtent su amžiumi susijusi savybė yra esminis ir lemiamas profesinis reikalavimas (2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 71 punktas).
- 67 Be to, kadangi direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 dalyje leidžiama nukrypti nuo diskriminacijos draudimo principo, ši nuostata turi būti aiškinama siaurai (2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.*, C-447/09, EU:C:2011:573, 72 punktas).

- 68 2011 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Prigge ir kt.* (C-447/09, EU:C:2011:573) 75 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad nustatydami 60 metų amžiaus ribą, nuo kada oro linijų pilotai laikomi fiziškai nebepajėgiais vykdyti savo profesinę veiklą, nors pagal nacionalinės ir tarptautinės teisės aktus šią veiklą vykdyti, laikantis tam tikrų sąlygų, leidžiama iki 65 metų amžiaus, socialiniai partneriai šiems pilotams nustatė neproporcingą reikalavimą, prieštaraujantį Direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 daliai.
- 69 Vis dėlto dėl šio sprendimo 53–55 punktuose nurodytų priežasčių toks komerciniam oro transportui taikytinas problemos sprendimas negali būti taikomas šiai bylai.
- 70 Tokiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgdamas į visas pagrindinės bylos aplinkybes, turi patikrinti, ar dėl DQ vykdomos veiklos specifinio pobūdžio ir šios bendrovės darbuotojams keliamų fizinių reikalavimų pagrindinėje byloje nagrinėjama nacionalinės teisės norma gali būti laikoma proporcinga, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 dalį.
- 71 Taigi Direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad ja nedraudžiama nacionalinės teisės norma, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, kurioje numatyta, jog darbo santykiai su pilotais, įdarbintais bendrovėje, kuri naudoja orlaivius su valstybės narės nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusiai veiklai, automatiškai pasibaigia, kai jiems sukanka 60 metų, jeigu toks reglamentavimas yra proporcingas, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.
- 72 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti taip:
- Direktyvos 2000/78 2 straipsnio 5 dalis turi būti aiškinama taip, kad ja nedraudžiama nacionalinės teisės norma, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, kurioje numatyta, jog darbo santykiai su pilotais, įdarbintais bendrovėje, kuri naudoja orlaivius su valstybės narės nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusiai veiklai, automatiškai pasibaigia, kai jiems sukanka 60 metų, jeigu toks reglamentavimas būtinas užtikrinti visuomenės saugumui, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas,
 - Direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad ja nedraudžiama nacionalinės teisės norma, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, kurioje numatyta, jog darbo santykiai su pilotais, įdarbintais bendrovėje, kuri naudoja orlaivius su valstybės narės nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusiai veiklai, automatiškai pasibaigia, kai jiems sukanka 60 metų, jeigu toks reglamentavimas yra proporcingas, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 73 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (pirmoji kolegija) nusprendžia:

2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos direktyvos 2000/78/EB, nustatančios vienodo požiūrio užimtumo ir profesinėje srityje bendruosius pagrindus, 2 straipsnio 5 dalis turi būti aiškinama taip, kad ja nedraudžiama nacionalinės teisės norma, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, kurioje numatyta, jog darbo santykiai su pilotais, įdarbintais bendrovėje, kuri naudoja orlaivius su valstybės narės nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusiai veiklai, automatiškai pasibaigia, kai

jiems sukanka 60 metų, jeigu toks reglamentavimas būtinas užtikrinti visuomenės saugumui, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

Direktyvos 2000/78 4 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad ja nedraudžiama nacionalinės teisės norma, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, kurioje numatyta, jog darbo santykiai su pilotais, įdarbintais bendrovėje, kuri naudoja orlaivius su valstybės narės nacionalinio saugumo užtikrinimu susijusiai veiklai, automatiškai pasibaigia, kai jiems sukanka 60 metų, jeigu toks reglamentavimas yra proporcingas, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

Parašai.