



## Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL  
MACIEJ SZPUNAR  
apresentadas em 26 de junho de 2019<sup>1</sup>

**Processo C-396/18**

**Gennaro Cafaro**  
**contra**  
**DQ**

[pedido de decisão prejudicial apresentado pela Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação, Itália)]

«Reenvio prejudicial — Titulares de uma licença de piloto que atingem 60 anos de idade —  
Sociedades que exercem atividades relacionadas com a proteção da segurança nacional —  
Proibição das discriminações em função da idade — Âmbito de aplicação do Regulamento (UE)  
n.º 1178/2011 — Diretiva 2000/78/CE»

### I. Introdução

1. O princípio da proibição das discriminações baseadas na idade foi objeto de jurisprudência abundante, na qual o Tribunal de Justiça teve, nomeadamente, de estudar, à luz deste princípio, a possibilidade de um Estado-Membro proibir o exercício da profissão de piloto a pessoas que tenham atingido uma determinada idade<sup>2</sup>.

2. Essa problemática é hoje renovada pelas presentes questões prejudiciais, tendo em conta as circunstâncias particulares do processo principal. Mais especificamente, o Tribunal de Justiça deverá determinar se a natureza das atividades exercidas por uma sociedade que emprega pilotos, a saber, atividades relacionadas com a proteção da segurança nacional, pode ter influência na apreciação que deve ser feita da proibição do exercício dessa profissão por pilotos que tenham completado 60 anos de idade.

<sup>1</sup> Língua original: francês.

<sup>2</sup> Acórdãos de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573), e de 5 de julho de 2017, Fries (C-190/16, EU:C:2017:513).

## II. Quadro jurídico

### A. Direito da União

#### 1. Regulamento (CE) n.º 216/2008

3. O artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008<sup>3</sup> dispõe:

«O presente regulamento é aplicável:

[...]

b) Ao pessoal e às organizações envolvidos na operação de aeronaves;

[...]»

4. Conforme resulta do artigo 2.º, n.º 1, deste regulamento, «[o] objetivo principal do presente regulamento é garantir e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil em toda a Europa».

5. O artigo 7.º, n.º 2, do referido regulamento prevê:

«Exceto durante a formação, uma pessoa só pode atuar enquanto piloto se possuir uma licença e um certificado médico adequado para a operação a efetuar.

[...]»

#### 2. Regulamento (UE) n.º 1178/2011

6. O artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 1178/2011<sup>4</sup> prevê:

«O presente regulamento estabelece regras detalhadas relativas ao seguinte:

1) As diferentes qualificações para as licenças de piloto, as condições de emissão, manutenção, alteração, restrição, suspensão ou revogação das licenças, os privilégios e as responsabilidades dos titulares das licenças, as condições para a conversão das atuais licenças nacionais de piloto e das licenças nacionais de técnico de voo em licenças de piloto, assim como as condições para a aceitação das licenças de países terceiros;

[...]»

3 Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO 2008, L 79, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009 (JO 2009, L 309, p. 51) (a seguir «Regulamento n.º 216/2008»).

4 Regulamento da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO 2011, L 311, p. 1), conforme alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março de 2012 (JO 2012, L 100, p. 1) (a seguir «Regulamento n.º 1178/2011»).

7. O artigo 2.º do Regulamento n.º 1178/2011 dispõe:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) “Licença Parte FCL” — uma licença de tripulante de voo que satisfaz os requisitos do anexo I;

[...]»

8. Nos termos do artigo 12.º do Regulamento n.º 1178/2011, intitulado «Entrada em vigor e aplicação»:

«1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável a partir de 8 de abril de 2012.

1-B. Por derrogação ao n.º 1, os Estados-Membros podem decidir não aplicar as disposições dos anexos I a IV até 8 de abril de 2013.

[...]»

9. O ponto FCL.065 do anexo I do Regulamento n.º 1178/2011, intitulado «Redução dos privilégios dos titulares de licenças com 60 anos de idade ou mais no transporte aéreo comercial», prevê:

«a) Idades entre os 60 e os 64 anos. Aviões e helicópteros. O titular de uma licença de piloto que tenha atingido os 60 anos de idade não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo comercial, exceto:

1) Como membro de uma tripulação multipiloto; e

2) Desde que o titular seja o único piloto na tripulação de voo que atingiu os 60 anos de idade;

b) 6[5] anos. O titular de uma licença de piloto que tenha atingido os 6[5] anos não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo comercial. [...]»

### **3. Diretiva 2000/78/CE**

10. Nos termos do seu artigo 1.º, a Diretiva 2000/78<sup>5</sup> tem por objeto «estabelecer um quadro geral para lutar contra a discriminação em razão da religião ou das convicções, de uma deficiência, da idade ou da orientação sexual, no que se refere ao emprego e à atividade profissional, com vista a pôr em prática nos Estados-Membros o princípio da igualdade de tratamento».

11. O artigo 2.º da Diretiva 2000/78, intitulado «Conceito de discriminação», dispõe:

«1. Para efeitos da presente diretiva, entende-se por “princípio da igualdade de tratamento” a ausência de qualquer discriminação, direta ou indireta, por qualquer dos motivos referidos no artigo 1.º

<sup>5</sup> Diretiva do Conselho, de 27 de novembro de 2000, que estabelece um quadro geral de igualdade de tratamento no emprego e na atividade profissional (*JO 2000, L 303, p. 16*).

2. Para efeitos do n.º 1:

- a) Considera-se que existe discriminação direta sempre que, por qualquer dos motivos referidos no artigo 1.º, uma pessoa seja objeto de um tratamento menos favorável do que aquele que é, tenha sido ou possa vir a ser dado a outra pessoa em situação comparável;

[...]

5. A presente diretiva não afeta as medidas previstas na legislação nacional que, numa sociedade democrática, sejam necessárias para efeitos de segurança pública, defesa da ordem e prevenção das infrações penais, proteção da saúde e proteção dos direitos e liberdades de terceiros.»

12. O artigo 3.º da Diretiva 2000/78, intitulado «Âmbito de aplicação», enuncia, no seu n.º 4:

«Os Estados-Membros podem prever que a presente diretiva não seja aplicável às forças armadas, no que se refere às discriminações baseadas numa deficiência ou na idade.»

13. O artigo 4.º da Diretiva 2000/78, intitulado «Requisitos para o exercício de uma atividade profissional», dispõe, no seu n.º 1:

«Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 2.º, os Estados-Membros podem prever que uma diferença de tratamento baseada numa característica relacionada com qualquer dos motivos de discriminação referidos no artigo 1.º não constituirá discriminação sempre que, em virtude da natureza da atividade profissional em causa ou do contexto da sua execução, essa característica constitua um requisito essencial e determinante para o exercício dessa atividade, na condição de o objetivo ser legítimo e o requisito proporcional.»

14. O artigo 6.º da Diretiva 2000/78, intitulado «Justificação das diferenças de tratamento com base na idade», dispõe, no seu n.º 1:

«Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 2.º, os Estados-Membros podem prever que as diferenças de tratamento com base na idade não constituam discriminação se forem objetiva e razoavelmente justificadas, no quadro do direito nacional, por um objetivo legítimo, incluindo objetivos legítimos de política de emprego, do mercado de trabalho e de formação profissional, e desde que os meios para realizar esse objetivo sejam apropriados e necessários.

[...]»

## **B. Direito italiano**

15. O órgão jurisdicional de reenvio indica que a DQ, sociedade de transporte aéreo que exerce uma atividade de cobertura dos serviços secretos<sup>6</sup>, é uma sociedade constituída em conformidade com o artigo 25.º da legge n.º 124/2007 — Sistema di informazione per la sicurezza della repubblica e nuova disciplina del segreto (Lei n.º 124/2007 relativa ao sistema de informação para a segurança da República e à nova regulamentação sobre a classificação dos dados secretos), de 3 de agosto de 2007 (GURI n.º 187, de 13 de agosto de 2007) que exerce uma atividade classificada como «confidencial», a saber, uma atividade sem fins lucrativos de cobertura dos serviços secretos.

<sup>6</sup> Resulta das observações escritas das partes e das observações formuladas na audiência que a sociedade DQ não exerce, porém, esta atividade de cobertura de serviços secretos de forma exclusiva.

16. O artigo 744.º, n.º 4, do Codice della Navigazione (Código da Navegação) equipara às aeronaves de Estado as aeronaves utilizadas por entidades públicas ou privadas que exercem atividades de proteção da segurança nacional.

17. O Código da Navegação prevê, no seu artigo 748.º, n.º 1, que as suas disposições não se aplicam às aeronaves utilizadas em atividades de proteção da segurança nacional.

18. O artigo 748.º, n.º 3, do Código da Navegação dispõe que as operações de voo realizadas pelas aeronaves equiparadas às aeronaves de Estado garantem um nível adequado de segurança, determinado de acordo com as regulamentações especiais adotadas pelas administrações competentes do Estado.

19. O decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (Decreto do presidente do Conselho de Ministros que estabelece a regulamentação sobre os limites de emprego dos membros das tripulações da DQ), de 9 de setembro de 2008 (a seguir «DPCM»), foi adotado com fundamento no artigo 748.º, n.º 3, do Código da Navegação.

20. A disposição PCM-OPS 1.1136 do DPCM, intitulada «limite máximo de idade», dispõe:

«Tendo em conta os objetivos previstos nos artigos anteriores, estabelece-se que os pilotos da [DQ] podem desenvolver a sua atividade profissional até completarem, sem ultrapassar, 60 anos de idade.»

### **III. Factos na origem do litígio no processo principal, questões prejudiciais e tramitação do processo no Tribunal de Justiça**

21. Em 19 de janeiro de 2012, a DQ notificou Gennaro Cafaro, empregado como piloto de aeronaves nesta sociedade, de que o seu contrato de trabalho cessaria em 19 de setembro de 2012 na medida em que completava 60 anos de idade.

22. G. Cafaro contestou a legalidade do seu despedimento no Tribunale di Roma (Tribunal de Primeira Instância de Roma, Itália), que julgou improcedente o seu pedido. Esta decisão foi, posteriormente, confirmada pela Corte d'appello di Roma (Tribunal de Recurso de Roma, Itália), por Acórdão de 19 de fevereiro de 2016.

23. G. Cafaro interpôs recurso de cassação no órgão jurisdicional de reenvio, a Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação, Itália).

24. O órgão jurisdicional de reenvio expõe que as aeronaves da DQ são equiparadas, nos termos do disposto no direito nacional, a aeronaves de Estado. A este título, efetuam operações de voos relacionadas com a proteção da segurança nacional, devendo garantir um nível adequado de segurança, que é determinado de acordo com regulamentações especiais, designadamente, o DPCM. A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio precisa que as disposições do DPCM preveem que os pilotos da DQ não são autorizados a exercer a sua atividade depois dos 60 anos de idade.

25. Ora, o órgão jurisdicional de reenvio refere que o anexo I, ponto FCL.065, do Regulamento n.º 1178/2011 permite que os pilotos de aeronaves exploradas para o transporte aéreo comercial continuem a exercer a sua atividade depois dos 60 anos, sob determinadas condições. Mais especificamente, o órgão jurisdicional de reenvio sublinha que esta disposição só proíbe esses pilotos de exercerem a sua atividade quando atingem 65 anos de idade.

26. O órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre se o anexo I, ponto FCL.065, do Regulamento n.º 1178/2011, expressamente aplicável ao transporte aéreo comercial, pode, no entanto, ser considerado uma regra geral relativa à idade dos pilotos. Se for o caso, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto à questão de saber se esta disposição se opõe a uma regulamentação nacional que prevê, para os pilotos de aeronaves utilizadas em atividades relacionadas com a proteção da segurança nacional, a cessação automática da relação de trabalho do piloto quando este atinge 60 anos de idade.

27. A título subsidiário, o órgão jurisdicional de reenvio interroga-se sobre a questão de saber se a regulamentação especial que prevê a cessação automática da relação de trabalho dos pilotos aos 60 anos de idade é compatível com a Diretiva 2000/78 e o princípio da não discriminação em função da idade nela enunciado, bem como com o artigo 21.º, n.º 1, da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (a seguir «Carta»).

28. Foi neste contexto que a Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação), por decisão que deu entrada no Tribunal de Justiça em 15 de junho de 2018, decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões:

- «1) A regulamentação nacional constante do [DPCM], adotado em execução do artigo 748.º, n.º 3 do codice della navigazione (Código da Navegação), que estabelece a regulamentação sobre os limites de emprego dos membros das tripulações da [DQ] e, em particular, a cessação automática da relação de trabalho ao atingir 60 anos de idade, é contrária ao Regulamento n.º 1178/2011 na parte em que fixa em 65 anos o limite de idade para o emprego dos pilotos no transporte aéreo comercial, e é este último aplicável ao caso dos autos, sendo previamente afastada a regulamentação nacional especial?
- 2) A título subsidiário, se o regulamento for, em razão da matéria, considerado inaplicável ao caso dos autos, a regulamentação nacional referida é contrária ao princípio da não discriminação em razão da idade estabelecido na Diretiva 2000/78 e na [Carta] (artigo 21.º, n.º 1), ao qual a Diretiva 2000/78 confere expressão concreta?»

29. Foram apresentadas observações escritas pelo recorrente no processo principal e pela DQ, pelos Governos italiano e polaco e pela Comissão Europeia.

30. Na audiência que se realizou em 11 de abril de 2019, foram apresentadas observações orais em nome do recorrente no processo principal, da DQ, do Governo italiano e da Comissão.

#### **IV. Análise**

##### **A. Quanto à primeira questão prejudicial**

31. Com a sua primeira questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se o anexo I, ponto FCL.065, do Regulamento n.º 1178/2011 deve ser interpretado no sentido de que se opõe a uma regulamentação nacional, como a que está em causa no processo principal, que prevê a cessação automática da relação de trabalho dos pilotos empregados por uma sociedade que explora aeronaves utilizadas em atividades relacionadas com a proteção da segurança nacional do Estado-Membro ao atingirem 60 anos de idade.

32. Antes de mais, devo precisar que esta disposição não é, a meu ver, aplicável ao litígio no processo principal, tal como procurarei demonstrar.

### **1. Inaplicabilidade *ratione temporis* do anexo I, ponto FCL.065, do Regulamento n.º 1178/2011**

33. Saliento que a DQ, o Governo italiano e a Comissão consideram, a título principal, que o anexo I, ponto FCL.065, do Regulamento n.º 1178/2011 não é aplicável *ratione temporis* à situação no processo principal.

34. Pelo contrário, conforme resulta da decisão de reenvio, a Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação) entende que a aplicabilidade *ratione temporis* ao litígio no processo principal do anexo I, ponto FCL.065, do Regulamento n.º 1178/2011 não pode ser excluída, na medida em que esta disposição não faz parte das disposições cuja aplicação os Estados-Membros têm a faculdade de adiar.

35. Recordo que, no âmbito do processo de cooperação entre os órgãos jurisdicionais nacionais e o Tribunal de Justiça instituído pelo artigo 267.º TFUE, cabe a este dar ao juiz nacional uma resposta útil que lhe permita decidir o litígio que lhe foi submetido. Nesta ótica, as questões prejudiciais devem ser resolvidas à luz de todas as disposições dos Tratados e do direito derivado que possam ser pertinentes em relação ao problema que se coloca<sup>7</sup>. De igual modo, para dar uma resposta útil ao órgão jurisdicional que lhe submeteu uma questão prejudicial, o Tribunal pode ser levado a tomar em consideração normas de direito da União a que o juiz nacional não fez referência na decisão de reenvio<sup>8</sup>.

36. É certo que o órgão jurisdicional de reenvio não identificou, no Regulamento n.º 1178/2011, uma disposição que permita adiar a aplicação do seu anexo I, ponto FCL.065. Porém, é forçoso constatar que o artigo 12.º, n.º 1-B, deste regulamento prevê expressamente essa possibilidade, uma vez que, nos termos deste artigo, os Estados-Membros podem decidir não aplicar as disposições do anexo I, de que faz parte o ponto FCL.065, até 8 de abril de 2013.

37. A este respeito, resulta tanto das observações escritas da Comissão e do Governo italiano como das observações formuladas na audiência por este último que a República Italiana fez uso da possibilidade dada no artigo 12.º, n.º 1-B, do Regulamento n.º 1178/2011, pelo que as disposições do anexo I deste regulamento não eram aplicáveis em Itália antes de 8 de abril de 2013.

38. Ora, a relação de trabalho de G. Cafaro cessou em 19 de setembro de 2012, conforme lhe foi notificado em 19 de fevereiro de 2012, pelo que o anexo I, ponto FCL.065, do Regulamento n.º 1178/2011 não é aplicável *ratione temporis* ao litígio no processo principal.

39. Procurando ser exaustivo, demonstrarei a seguir que, em todo o caso, o Regulamento n.º 1178/2011 também não é aplicável *ratione materiae* ao litígio no processo principal.

### **2. Inaplicabilidade *ratione materiae* do Regulamento n.º 1178/2011**

40. O Regulamento n.º 1178/2011 é um ato de execução do Regulamento n.º 216/2008, adotado, nomeadamente, com fundamento no artigo 7.º, n.º 6, deste regulamento. Daqui decorre que o âmbito de aplicação material do Regulamento n.º 1178/2011 não pode ser mais amplo do que o âmbito de aplicação material do ato base que lhe dá fundamento<sup>9</sup>.

41. Referir-me-ei assim às disposições do Regulamento n.º 216/2008 que definem o seu âmbito de aplicação material a fim de identificar o do Regulamento n.º 1178/2011.

7 V. Acórdão de 29 de outubro de 2015, Nagy (C-583/14, EU:C:2015:737, n.º 21 e jurisprudência referida).

8 V., quanto aos mais recentes, Acórdãos de 21 de março de 2019 Mobit e Autolinee Toscane (C-350/17 e C-351/17, EU:C:2019:237, n.º 35), e de 11 de abril de 2019, Repsol Butano e DISA Gas (C-473/17 e C-546/17, EU:C:2019:308, n.º 38).

9 V., por analogia, Acórdão de 14 de novembro de 1989, Espanha e França/Comissão (6/88 e 7/88, EU:C:1989:420), no qual o Tribunal de Justiça anulou as medidas de execução adotadas pela Comissão, pelo facto de não estarem abrangidas pelo âmbito de aplicação do regulamento base.

42. Por um lado, e de forma positiva, o Regulamento n.º 216/2008 visa estabelecer regras comuns no domínio da aviação civil e manter um nível uniforme de segurança neste domínio<sup>10</sup>. Este regulamento é assim aplicável às atividades da aviação civil. A mesma conclusão se impõe no que respeita ao Regulamento n.º 1178/2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil.

43. Por outro lado, e de forma negativa, o artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 216/2008 prevê uma exceção clara à aplicação deste regulamento no que diz respeito às pessoas e organizações afetas aos serviços das forças armadas, aduaneiros, policiais ou afins. Por conseguinte, esta exceção é também válida para o Regulamento n.º 1178/2011.

44. Sobre este ponto, devo precisar a forma como entendo esta exceção. Com efeito, G. Cafaro sustenta que, na medida em que a DQ é uma sociedade privada, constituída em conformidade com as regras do Código Civil, e que atua na qualidade de operador habilitado do transporte aéreo comercial, não pode ser considerada abrangida pela exclusão prevista no artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 216/2008. G. Cafaro refere assim que o Regulamento n.º 1178/2011 deve ser aplicado à DQ.

45. É certo que, tratando-se de uma exceção, o artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 216/2008 deve ser objeto de interpretação estrita. No entanto, não creio que tal implique que se deva atender à forma jurídica da entidade em causa para determinar se a mesma está abrangida pelo âmbito de aplicação desta disposição.

46. Em primeiro lugar, a interpretação literal do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 216/2008 revela, a meu ver, que a forma de uma entidade não é pertinente para determinar se a mesma é abrangida pela exceção, na medida em que não lhe faz qualquer menção. Com efeito, esta disposição visa as pessoas e organizações *utilizadas* em *serviços* das forças armadas, aduaneiros, policiais ou afins. Apenas é feita referência à atividade exercida pelas pessoas e organizações mencionadas. A referida disposição estabelece, assim, um critério funcional e não formal para determinar se as pessoas ou as organizações que a exercem estão ou não abrangidas pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 216/2008 e, por extensão, do Regulamento n.º 1178/2011.

47. Em segundo lugar, a interpretação do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 216/2008 proposta por G. Cafaro nas suas observações parece-me contrária ao efeito útil dos Regulamentos n.ºs 216/2008 e 1178/2011, porque implicaria que o alcance do âmbito de aplicação destes regulamentos dependesse de qualificações jurídicas nacionais. Se tal interpretação desta disposição devesse ser adotada, uma sociedade privada nos termos do direito nacional estaria sempre abrangida pelo âmbito de aplicação dos referidos regulamentos. Fazer depender a aplicação das disposições dos Regulamentos n.ºs 216/2008 e 1178/2011 unicamente dos direitos nacionais e da sua variedade implicaria uma grande disparidade dos regimes consoante os Estados-Membros e impediria, desse modo, a realização do objetivo destes regulamentos, a saber, o estabelecimento de regras comuns no domínio da aviação civil.

48. Ora, resulta da decisão de reenvio que a DQ prestava um serviço «de natureza particular», ou seja, «uma atividade de cobertura dos serviços secretos», exercida para fins de proteção da segurança nacional<sup>11</sup>. As atividades realizadas pela DQ escapam assim ao âmbito de aplicação material do Regulamento n.º 216/2008, e isto, a duplo título. Por um lado, uma atividade de cobertura dos serviços secretos, cujo exercício está relacionado com a proteção da segurança nacional, não se enquadra, em

<sup>10</sup> Artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento n.º 216/2008.

<sup>11</sup> Mesmo que determinadas atividades exercidas pela DQ sejam, segundo as observações das partes, alheias a esse objetivo.

meu entender, na aviação civil. Por outro lado, e sobretudo, tal atividade particular está abrangida pela exceção do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 216/2008, enquanto serviço afim dos serviços das forças armadas, aduaneiros ou policiais. A este respeito, pouco importa que a DQ exerça esta atividade sob uma forma privada.

49. Por conseguinte, considero que nem o Regulamento n.º 1178/2011, em geral, nem o seu anexo I, ponto FCL.065, em especial, são aplicáveis *ratione materiae* à situação em apreço, como também não o são *ratione temporis*.

## **B. Quanto à segunda questão prejudicial**

50. Com a sua segunda questão prejudicial, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber, em substância, se as disposições da Diretiva 2000/78 e do artigo 21.º, n.º 1, da Carta devem ser interpretadas no sentido de que se opõem a uma regulamentação nacional como a que está em causa no processo principal, que prevê a cessação automática da relação de trabalho dos pilotos empregados por uma sociedade que explora aeronaves utilizadas em atividades relacionadas com a proteção da segurança nacional do Estado-Membro ao atingirem 60 anos de idade.

51. A título preliminar, para identificar claramente os elementos de direito da União cuja interpretação é solicitada, devo precisar que não é necessário, em meu entender, fazer referência às disposições da Carta para responder à questão prejudicial. Com efeito, a Carta enuncia um princípio geral de não discriminação em razão da idade, que as disposições da Diretiva 2000/78 concretizam no domínio do emprego e da atividade profissional<sup>12</sup>. Daqui decorre que, quando lhe é submetida uma questão prejudicial que tem por objeto a interpretação do princípio geral da não discriminação em razão da idade, conforme consagrado no artigo 21.º da Carta e nas disposições da Diretiva 2000/78, o Tribunal de Justiça examina a questão apenas à luz desta diretiva<sup>13</sup>.

52. Também a minha análise se concentrará apenas na interpretação das disposições da Diretiva 2000/78. A este respeito, recorro que, embora as disposições pertinentes da Diretiva 2000/78 não sejam formalmente identificadas pelo órgão jurisdicional de reenvio nas suas questões prejudiciais, resulta de jurisprudência constante que o Tribunal de Justiça pode extrair do teor das questões formuladas pelo órgão jurisdicional de reenvio, tendo em conta os dados por ele indicados, os elementos do direito da União necessários para que esse órgão jurisdicional possa resolver o problema jurídico que lhe é submetido, em conformidade com o direito da União<sup>14</sup>.

53. A leitura da Diretiva 2000/78 à luz dos fundamentos da decisão de reenvio permite identificar várias disposições pertinentes para a solução do litígio no processo principal, a saber, o artigo 2.º, n.º 5, o artigo 3.º, n.º 4, o artigo 4.º, n.º 1, e o artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78.

54. Portanto, para responder à segunda questão prejudicial, analisarei sucessivamente estes artigos.

<sup>12</sup> Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 48 e jurisprudência referida). Com exceção dos casos em que o Tribunal de Justiça deve precisamente apreciar a compatibilidade de uma disposição de direito derivado com a Carta, ou interpretá-la em conformidade com a Carta.

<sup>13</sup> Acórdão de 13 de novembro de 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, n.º 25 e jurisprudência referida).

<sup>14</sup> V. Acórdãos de 9 de julho de 1969, Völk (5/69, EU:C:1969:35, n.º 2), de 17 de julho de 2008, ASM Brescia (C-347/06, EU:C:2008:416, n.º 25), e de 8 de novembro de 2012, Gülbahce (C-268/11, EU:C:2012:695, n.º 32).

55. Antes de mais, preciso verificar se a regulamentação em causa no processo principal está abrangida pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2000/78. Em seguida, estudarei se essa regulamentação institui uma desigualdade de tratamento baseada na idade e, por último, se for o caso, se essa desigualdade pode ser justificada, de modo a não constituir uma discriminação na aceção da Diretiva 2000/78<sup>15</sup>.

### **1. Aplicabilidade da Diretiva 2000/78**

56. A Comissão salienta que a situação da DQ poderia estar abrangida pela exceção prevista no artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2000/78, nos termos do qual os Estados-Membros podem prever que esta diretiva não seja aplicável às forças armadas no que respeita às discriminações baseadas na idade.

57. No entanto, sou de opinião que a exceção prevista nessa disposição não é pertinente no caso em apreço, pelas seguintes razões.

58. Antes de mais, e a título principal, o Governo italiano confirmou na audiência que, embora a República Italiana tenha previsto, no direito nacional, uma exceção à aplicação da Diretiva 2000/78 para as forças armadas no que respeita às discriminações baseadas designadamente na idade, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 4, desta diretiva, essa exceção não abrange em qualquer caso a DQ.

59. Em seguida, uma vez que se trata de uma exceção, o artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2000/78 deve ser interpretado de forma estrita. Por outras palavras, a exceção não pode abranger as sociedades que, embora exerçam atividades relacionadas com a proteção nacional, não fazem, porém, parte das forças armadas do Estado-Membro. Por conseguinte, esta disposição não pode ser interpretada no sentido de que pode abranger organizações que não pertencem às forças armadas, mesmo quando prestam serviços afins aos que são realizados por estas últimas.

60. Além disso, não se pode tirar da análise que proponho, no âmbito da resposta à primeira questão prejudicial, das atividades da DQ enquanto serviços afins aos serviços das forças armadas na aceção do Regulamento n.º 216/2008, uma qualquer conclusão quanto à aplicabilidade ou não da exceção prevista no artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2000/78.

61. Por um lado, resulta da sua própria redação que a exceção prevista nessa disposição tem um âmbito de aplicação muito mais restrito do que a exceção do artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento n.º 216/2008. Enquanto a primeira visa apenas as forças armadas, a aplicação do Regulamento n.º 216/2008 é excluída no que respeita aos serviços das forças armadas, aduaneiros, policiais ou afins. Isto é confirmado pela leitura do considerando 18 da Diretiva 2000/78, de que resulta que esta diretiva se destina a ser aplicada aos serviços de polícia, prisionais ou de socorro. Aliás, o Tribunal de Justiça admitiu por diversas vezes a aplicação da Diretiva 2000/78 às forças policiais<sup>16</sup>. Este elemento demonstra, na medida do necessário, a interpretação restritiva que deve ser dada à exceção prevista no artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2000/78.

15 V., nomeadamente, Acórdãos de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 37); de 13 de novembro de 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371, n.º 27); e de 15 de novembro de 2016, Salaberria Sorondo (C-258/15, EU:C:2016:873, n.ºs 24, 30 e 31). Esta abordagem em três etapas é aliás descrita como «tradicional» na doutrina, v., designadamente, Tobler, C., «EU Age Discrimination Law and Older and Younger Workers: Court of Justice of the EU Case Law Development», em Numhauser-Henning, A., Rönmar, M. (ed.), *Age Discrimination and Labour Law, Comparative and Conceptual Perspectives in the EU and Beyond*, Wolters Kluwer, Alphen aan den Rijn, 2015.

16 Acórdãos de 13 de novembro de 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371), e de 15 de novembro de 2016, Salaberria Sorondo (C-258/15, EU:C:2016:873).

62. Por outro lado, devo sublinhar que a Diretiva 2000/78 tem um âmbito de aplicação muito amplo, de modo a abranger o maior número de discriminações, sob as formas mais diversas: é aplicável tanto ao setor privado como ao público, tanto na fase da contratação como na da rutura do contrato, assim como se aplica às condições de trabalho e de remuneração<sup>17</sup>. Por conseguinte, seria contrário ao espírito e ao objetivo da Diretiva 2000/78 permitir uma exceção ampla à sua aplicação.

63. Ora, resulta tanto da decisão de reenvio como das observações apresentadas pelo Governo italiano e pela DQ, no decurso do processo e na audiência, que a DQ, embora exerça atividades relacionadas com a proteção da segurança nacional, não faz parte das forças armadas da República Italiana. Aliás, o objeto do presente processo é, em substância, determinar se o estatuto particular da DQ e a natureza particular das suas atividades podem justificar uma diferença de tratamento baseada na idade.

64. Por conseguinte, a DQ não está abrangida pela exceção do artigo 3.º, n.º 4, da Diretiva 2000/78, de modo que esta última é efetivamente aplicável ao litígio no processo principal.

## **2. Identificação de uma discriminação na aceção da Diretiva 2000/78**

65. Recordo que, nos termos do seu artigo 1.º, a Diretiva 2000/78 tem por objeto estabelecer um quadro geral para lutar contra a discriminação em razão da idade, no que se refere ao emprego e à atividade profissional, com vista a pôr em prática nos Estados-Membros o princípio da igualdade de tratamento. O artigo 2.º da Diretiva 2000/78 define o princípio da igualdade de tratamento como a ausência de qualquer discriminação, direta ou indireta, em razão, nomeadamente, da idade. Mais especificamente, o artigo 2.º, n.º 2, alínea a), desta diretiva dispõe que existe uma discriminação direta sempre que, em razão, nomeadamente, da idade, uma pessoa seja objeto de um tratamento menos favorável do que aquele que é, tenha sido ou possa vir a ser dado a outra pessoa em situação comparável.

66. A fim de estabelecer se a regulamentação em causa no processo principal constitui uma discriminação na aceção da Diretiva 2000/78, é, portanto, necessário, em primeiro lugar, determinar se a mesma implica uma desigualdade de tratamento. Verificarei, em segundo lugar, se a diferença de tratamento pode ser justificada à luz das disposições da Diretiva 2000/78, conforme sustentam a DQ e os Governos italiano e polaco, caso em que não seria constitutiva de uma discriminação na aceção desta diretiva.

### **a) Existência de uma desigualdade de tratamento**

67. A existência de uma desigualdade de tratamento diretamente baseada na idade resultante da regulamentação nacional em causa no processo principal, a meu ver, não deixa dúvidas e não é, aliás, debatida pelas partes.

68. Com efeito, o DPCM tem por efeito que, numa situação comparável, os pilotos da DQ com mais de 60 anos de idade são tratados menos favoravelmente do que os pilotos mais jovens desta mesma sociedade, na medida em que a sua relação de trabalho com a DQ cessa automaticamente ao atingirem os 60 anos de idade, e por este único motivo. Uma regulamentação desta natureza institui obviamente uma desigualdade de tratamento diretamente baseada na idade, na aceção das disposições conjugadas do artigo 1.º e do artigo 2.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva 2000/78<sup>18</sup>.

17 Artigo 3.º da Diretiva 2000/78. Quanto ao alcance do âmbito de aplicação da Diretiva 2000/78, v. Bailly, P., Lhernould, J.-P., «Discrimination en raison de l'âge: sources européennes et mise en œuvre en droit interne», *Revue de droit social*, 2012, p. 223, e Tobler, C., *op. cit.*

18 V., por analogia, Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573, n.ºs 44 e 45).

## **b) Potenciais derrogações**

69. A Diretiva 2000/78 prevê três derrogações<sup>19</sup>, em aplicação das quais uma diferença de tratamento diretamente baseada na idade não será, todavia, considerada uma discriminação na aceção desta diretiva.

70. Duas dessas derrogações, previstas no artigo 2.º, n.º 5, e no artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78, são comuns a todos os motivos de discriminação e não são específicas das diferenças de tratamento em razão da idade. O artigo 2.º, n.º 5, desta diretiva estabelece assim que uma medida prevista na legislação nacional e necessária para efeitos de segurança pública, defesa da ordem e prevenção das infrações penais, proteção da saúde e proteção dos direitos e liberdades de terceiros não é uma discriminação na aceção da referida diretiva. O artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78 dispõe ainda que uma diferença de tratamento baseada numa característica relacionada, designadamente, com a idade, não constituirá uma discriminação na aceção desta diretiva, sempre que, em virtude da natureza da atividade profissional em causa ou do contexto da sua execução, essa característica constitua um requisito essencial e determinante para o exercício dessa atividade.

71. A Diretiva 2000/78 prevê, por outro lado, no seu artigo 6.º, n.º 1, uma derrogação específica para as discriminações em razão da idade<sup>20</sup>, que visa as medidas objetiva e razoavelmente justificadas, no quadro do direito nacional, por um objetivo legítimo, incluindo objetivos legítimos de política de emprego, do mercado de trabalho e de formação.

72. Antes de estudar a possibilidade de justificar uma desigualdade de tratamento como a que afeta os pilotos da DQ, voltarei à questão da articulação destas três derrogações, a fim de definir quais delas podem permitir justificar a medida em causa no processo principal.

### *1) Articulação das diferentes derrogações em função do objetivo prosseguido pela medida*

73. Resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que importa identificar o objetivo prosseguido pela medida em causa no processo principal para determinar as disposições da diretiva à luz das quais a análise dessa medida deve ser efetuada<sup>21</sup>. Por outras palavras, a aplicação das derrogações depende do objetivo prosseguido pela medida que institui a desigualdade de tratamento.

74. Segundo as indicações do órgão jurisdicional de reenvio, as disposições do DPCM que preveem o limite de idade dos pilotos da DQ foram adotadas com o objetivo de assegurar um nível de segurança adequado dos voos da DQ, no interesse da segurança nacional. A regulamentação em causa no processo principal visa assim um duplo objetivo: a garantia da segurança aérea e a proteção da segurança nacional.

75. Ora, o objetivo de garantia da segurança aérea está ligado à proteção da segurança pública na aceção do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78 e pode igualmente constituir um objetivo legítimo na aceção do artigo 4.º, n.º 1, desta diretiva, apto a justificar uma derrogação ao princípio da igualdade de tratamento<sup>22</sup>. A mesma conclusão se impõe relativamente à proteção da segurança nacional, dado que

19 Para uma tipologia das potenciais derrogações, v. Bribosia, E., Bombois, T., «Interdiction de la discrimination en fonction de l'âge: du principe, de ses exceptions, et de quelques hésitations...», *RTD Eur.*, 2011, p. 41, ou ainda Tobler, C., *op. cit.*

20 Quanto às razões da existência de uma derrogação específica para as discriminações em razão da idade, v. O'Conneide, C., «Constitutional and Fundamental Rights Aspects of Age Discrimination», em *Numhauser-Henning, A., Rönnmar, M., op. cit.*

21 Acórdão de 12 de janeiro de 2010, Petersen (C-341/08, EU:C:2010:4, n.º 37).

22 Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573, n.ºs 58 e 69).

as medidas que visam garantir o bom desenrolar e o êxito das missões dos serviços secretos do Estado são, inegavelmente, de natureza a garantir a segurança pública. Por conseguinte, o artigo 2.º, n.º 5, e o artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78 podem, em princípio, ser invocados para justificar a diferença de tratamento de que são objeto os pilotos da DQ que completaram 60 anos de idade<sup>23</sup>.

76. No entanto, quanto à derrogação prevista no artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78, não creio que a mesma seja pertinente no caso em apreço, tendo em conta os objetivos prosseguidos pela regulamentação em causa no processo principal. Esta disposição estabelece uma lista de objetivos que devem ser prosseguidos por uma medida para que possa beneficiar da derrogação. Embora essa lista não seja, na verdade, exaustiva e tenha um valor meramente indicativo<sup>24</sup>, como indica o uso pelo legislador da União do termo «incluindo», isto não significa que qualquer tipo de objetivos possa ser invocado nos termos da referida disposição. O Tribunal de Justiça já declarou que os objetivos que podem ser considerados legítimos, na aceção do artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78, são objetivos de política social<sup>25</sup>. Excluiu, nomeadamente, que o objetivo de segurança aérea possa constituir um objetivo legítimo na aceção desta disposição, no Acórdão Prigge e o.<sup>26</sup>

77. Ora, não vejo qualquer razão para reconsiderar a interpretação dada pelo Tribunal de Justiça ao artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78. Pelo contrário, considero que admitir objetivos alheios à política social enquanto objetivos legítimos na aceção desta disposição, implicaria uma extensão injustificada de uma exceção ao princípio da igualdade de tratamento, para além dos limites fixados pelo legislador da União.

78. Por conseguinte, a regulamentação em causa no processo principal, na medida em que prossegue um objetivo de garantia da segurança aérea, conforme resulta explicitamente do Acórdão Prigge e o.<sup>27</sup>, não pode ser justificada com fundamento no artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78. Do mesmo modo, uma vez que não se enquadra na política social, o objetivo de proteção da segurança nacional não pode constituir um objetivo legítimo na aceção desta disposição.

79. Portanto, sou de opinião que a diferença de tratamento resultante da regulamentação nacional só poderia ser justificada com fundamento no artigo 2.º, n.º 5, e no artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78, sob reserva, todavia, dos seus requisitos de aplicação estarem preenchidos

## 2) *Requisitos de aplicação das derrogações*

80. Exporei, num primeiro tempo, as razões pelas quais considero que o artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78 não pode ser interpretado no sentido de que pode justificar uma medida como a que está em causa no processo principal. Num segundo tempo, demonstrarei que, tratando-se desta vez do artigo 4.º, n.º 1, desta diretiva, poderia ser admitida uma derrogação ao princípio da igualdade de tratamento na situação em apreço.

23 A este respeito, há que salientar que os âmbitos de aplicação das duas disposições podem coincidir, pelo que serão aplicadas simultaneamente. V., nomeadamente, Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573). Todavia, a sua aplicação está sujeita a requisitos diferentes.

24 Acórdão de 5 de março de 2009, Age Concern England (C-388/07, EU:C:2009:128, n.º 43).

25 Acórdão de 5 de março de 2009, Age Concern England (C-388/07, EU:C:2009:128, n.º 46).

26 Acórdão de 13 de setembro de 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 82).

27 Acórdão de 13 de setembro de 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573).

*i) Quanto ao artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78*

81. Nos termos do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78, uma medida que, embora instituindo uma diferença de tratamento diretamente baseada na idade, seja no entanto necessária, numa sociedade democrática, para a proteção da segurança pública não será constitutiva de uma discriminação na aceção desta diretiva, na condição, todavia, de essa medida estar prevista na legislação nacional<sup>28</sup>.

82. Saliento que a exigência de previsão na legislação nacional é específica à derrogação prevista no artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78. Nem o artigo 4.º, n.º 1, nem o artigo 6.º, n.º 1, desta diretiva impõem tal requisito. Com esta exigência adicional, o legislador da União quis, portanto, submeter a aplicação do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78 a requisitos ainda mais estritos do que os requisitos de aplicação das outras derrogações previstas por essa diretiva<sup>29</sup>. Assim, contrariamente ao artigo 4.º, n.º 1, e ao artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78, o artigo 2.º, n.º 5, desta diretiva refere-se a um instrumento jurídico preciso<sup>30</sup>, a saber, a legislação nacional.

83. Além disso, uma vez que se trata de uma derrogação ao princípio da não discriminação, a disposição do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78, incluindo a exigência de previsão na legislação nacional, é de interpretação estrita. A escolha de introduzir esse tipo de derrogações à igualdade de tratamento em matéria de condições de emprego e de atividade profissional, segundo os requisitos do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78, cabe ao legislador nacional, e deve resultar de uma disposição legislativa precisa.

84. Por estas razões, considero que o conceito de «legislação nacional» na aceção do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78 deve ser entendido em sentido estrito. Por outras palavras, a legislação nacional na aceção desta disposição, enquanto exigência expressa e específica do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78, é uma lei em sentido formal<sup>31</sup>. É, assim, uma legislação nacional na aceção dessa disposição, um ato legislativo, adotado por um órgão legislativo<sup>32</sup>.

85. Ora, embora a natureza exata do DPCM seja objeto de debate entre as partes e embora a sua determinação incumba ao juiz nacional, resulta, ainda assim, das observações formuladas pelas partes na audiência que a regulamentação em causa no processo principal não é, em todo o caso, uma lei em sentido formal, na medida em que não é adotada por um órgão legislativo, o que caberá, todavia, ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

86. Também sou de opinião que a regulamentação em causa no processo principal não pode ser considerada uma medida prevista na legislação nacional na aceção do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78.

28 Poucos acórdãos foram proferidos relativamente ao conceito de «legislação» na aceção do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78. A este respeito, deve ser assinalado o Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573), ainda que não forneça elementos de interpretação que permitam determinar se a medida em causa no processo principal é uma medida prevista na legislação nacional. Nesse acórdão, o Tribunal de Justiça declarou que uma medida adotada por parceiros sociais podia satisfazer o requisito do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78, se, todavia, esses parceiros sociais tivessem sido habilitados pelo Estado-Membro, ao abrigo de regras precisas de habilitação, a adotar medidas na aceção dessa disposição.

29 Sobre este ponto, v. Conclusões do advogado-geral P. Cruz Villalón no processo Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:321, n.º 51).

30 Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 59).

31 Embora o Tribunal de Justiça tenha admitido uma certa atenuação a este princípio no Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573, n.ºs 60 e 61), no que respeita a convenções coletivas celebradas pelos parceiros sociais, essa atenuação está sujeita a requisitos precisos. Assim, os Estados-Membros só podem autorizar os parceiros sociais a adotarem medidas na aceção do artigo 2.º, n.º 5, da Diretiva 2000/78 através de regras de habilitação se essas regras de habilitação forem suficientemente precisas para garantir que as referidas medidas respeitam as exigências previstas nesta disposição. Não creio que essa atenuação, relativa à situação muito particular dos parceiros sociais que exercem o seu direito de negociar e de celebrar convenções coletivas, deva ser entendida no sentido de que permite, em qualquer hipótese, eximir-se à exigência de previsão na legislação nacional, sob pena de se alargar excessivamente o âmbito de aplicação de uma derrogação ao princípio da igualdade de tratamento, que foi, porém, expressamente concebida pelo legislador da União como particularmente restritiva.

32 V., por analogia, sobre essa definição, Conclusões do advogado-geral N. Jääskinen no processo Parlamento/Comissão (C-286/14, EU:C:2015:645, n.º 1).

87. Por conseguinte, esta disposição não pode servir de fundamento para justificar a desigualdade de tratamento que resulta da regulamentação em causa no processo principal.

*ii) Quanto ao artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78*

88. Nos termos do artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78, uma diferença de tratamento baseada numa característica relacionada com a idade não constituirá discriminação sempre que, em virtude da natureza da atividade profissional em causa ou do contexto da sua execução, essa característica constitua um requisito essencial e determinante para o exercício dessa atividade, na condição de o objetivo ser legítimo e o requisito proporcionado.

89. A jurisprudência que interpreta essa disposição é agora jurisprudência assente<sup>33</sup>: devem estar preenchidos vários requisitos para que a diferença de tratamento não constitua uma discriminação na aceção da referida disposição.

90. Em primeiro lugar, a diferença de tratamento deve basear-se numa característica relacionada, designadamente, com a idade e essa característica deve constituir um «requisito essencial e determinante». O Tribunal de Justiça especificou que «não é o motivo em que se baseia a diferença de tratamento, mas uma característica relacionada com esse motivo, que deve constituir um requisito profissional essencial e determinante»<sup>34</sup>. Em segundo lugar, o objetivo prosseguido deve ser legítimo. Em terceiro lugar, o requisito deve ser proporcionado.

91. Quanto ao segundo requisito, já expus no n.º 75 das presentes conclusões que os objetivos prosseguidos pela regulamentação em causa no processo principal, a saber, a garantia da segurança aérea e a proteção da segurança nacional, podiam ser considerados objetivos legítimos na aceção do artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78. Portanto, há que examinar apenas o primeiro e o último destes requisitos.

92. Num primeiro momento, há que verificar, por um lado, se a diferença de tratamento entre os pilotos da DQ com menos e com mais de 60 anos de idade se baseia numa característica relacionada com a idade e, por outro, se essa característica pode ser considerada um requisito profissional essencial e determinante. A este respeito, creio que o Acórdão Prigge e o.<sup>35</sup> fornece indicações úteis<sup>36</sup>.

93. Nesse acórdão, o Tribunal de Justiça considerou que é essencial que os pilotos de linha possuam capacidades físicas particulares, na medida em que nessa profissão as falhas físicas são suscetíveis de ter consequências importantes. Além disso, é inegável que essas capacidades físicas diminuem com a idade. Daqui resulta que o facto de possuir capacidades físicas particulares pode ser considerado um requisito profissional essencial e determinante para o exercício da profissão de piloto de linha e que a posse de tais capacidades está ligada à idade<sup>37</sup>.

33 V., nomeadamente, Acórdãos de 12 de janeiro de 2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3); de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573); de 13 de novembro de 2014, Vital Pérez (C-416/13, EU:C:2014:2371); de 15 de novembro de 2016, Salaberria Sorondo (C-258/15, EU:C:2016:873); e de 14 de março de 2017, Bougnaoui e ADDH (C-188/15, EU:C:2017:204), sendo este último relativo a uma diferença de tratamento baseada na religião. V., igualmente, Conclusões da advogada-geral E. Sharpston no processo Bougnaoui e ADDH (C-188/15, EU:C:2016:553, n.º 90 e segs.).

34 Mais recentemente, Acórdão de 14 de março de 2017, Bougnaoui e ADDH (C-188/15, EU:C:2017:204, n.º 37 e jurisprudência referida).

35 Acórdão de 13 de setembro de 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573).

36 E isto, ainda que, nesse acórdão, não estivessem em causa pilotos a exercer atividades relacionadas com a segurança nacional, mas pilotos a realizar voos de natureza comercial.

37 Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 67). V. igualmente, neste sentido, Maliszewska-Nienartowicz, J., «Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości dotyczące wyjątku od zakazu dyskryminacji ze względu na istotny i determinujący wymóg zawodowy», *Europejski Przegląd Sądowy*, 2018, n.º 8, p. 32.

94. A mesma conclusão deve, a meu ver, aplicar-se aos pilotos de aeronaves que exercem missões relacionadas com a proteção da segurança nacional. A particularidade das missões dos pilotos da DQ não tem incidência na constatação de uma diminuição das capacidades físicas com a idade, nem na importância das consequências que uma falha física pode ter para essa profissão<sup>38</sup>.

95. Assim, a diferença de tratamento instituída pela regulamentação em causa no processo principal deve ser considerada baseada numa característica relacionada com a idade que constitui um requisito essencial e determinante para o exercício dessa atividade na aceção do artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78.

96. Num segundo momento, quanto ao requisito da proporcionalidade, o considerando 23 da Diretiva 2000/78 expõe, na verdade, que só em «circunstâncias muito limitadas» podem justificar-se diferenças de tratamento sempre que uma característica relacionada, designadamente, com a idade constitua um requisito determinante para o exercício da atividade profissional<sup>39</sup>. Aliás, esse considerando traduz o princípio segundo o qual, uma vez que se trata de uma derrogação ao princípio da não discriminação, o artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78 é de interpretação estrita<sup>40</sup>. Além disso, nos processos Petersen e Prigge e o., relativos a uma cessação automática da relação de trabalho em razão da idade, antes de a pessoa em causa ter atingido a idade da reforma geralmente prevista no direito nacional<sup>41</sup>, o Tribunal de Justiça entendeu que a medida não satisfazia o requisito da proporcionalidade<sup>42</sup>.

97. No entanto, não me parece que, nas circunstâncias em causa no processo principal, a desproporção do limite de idade que visa os pilotos da DQ e das suas consequências se imponha com evidência. Exporei a seguir, por um lado, as razões pelas quais creio que a solução adotada nos Acórdãos Petersen<sup>43</sup> e Prigge e o.<sup>44</sup> relativa à proporcionalidade da medida não pode ser transposta para o presente caso. Por outro lado, explicarei em que é que considero que a regulamentação nacional como a que está em causa no processo principal, que fixa em 60 anos o limite máximo de idade para o exercício das funções de piloto na sociedade DQ, poderia ser proporcionada, o que caberá ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

98. Quanto à solução adotada nos Acórdãos Petersen<sup>45</sup> e Prigge e o.<sup>46</sup>, a saber, a desproporção da medida que impõe a cessação automática da relação de trabalho acima de uma determinada idade, considero que a mesma se explica, antes de mais, pela falta de coerência da medida. Assim, no Acórdão Prigge e o.<sup>47</sup>, o Tribunal de Justiça declarou que a fixação «em 60 anos [do] limite de idade a partir do qual se considera que os pilotos de linha [...] deixam de ter as capacidades físicas para exercer a sua atividade profissional, *apesar de as regulamentações nacional e internacional autorizarem o exercício dessa atividade*, sob certas condições, até aos 65 anos», constitui um requisito desproporcionado. Do mesmo modo, no Acórdão Petersen<sup>48</sup>, o Tribunal de Justiça salienta que a «medida apresenta incoerências em razão da existência [de uma] exceção» e que, nesse caso, «o limite de idade imposto [...] não é necessário para a proteção da saúde». Por outras palavras, nesses dois

38 Pelo contrário, sou mesmo de opinião que a especificidade do contexto da execução das missões da DQ reforça a necessidade de os pilotos possuírem condições físicas particulares.

39 V. igualmente Acórdãos de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 71), e de 14 de março de 2017, Bougnaoui e ADDH (C-188/15, EU:C:2017:204, n.º 38).

40 Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 72).

41 E internacional no caso do Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 75).

42 Acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o. (C-447/09, EU:C:2011:573). V. igualmente, por analogia, Acórdão de 12 de janeiro de 2010, Petersen (C-341/08, EU:C:2010:4), no qual, todavia, o Tribunal de Justiça declarou o caráter desproporcionado de uma cessação automática da relação de trabalho, com fundamento no artigo 2.º, n.º 5, da diretiva. Sobre este aspeto, v. Schiek, D., «Proportionality in Age Discrimination Cases: Towards a Model Suitable for Socially Embedded Rights», em Numhauser-Henning, A., Rönmar, M., *op. cit.*

43 Acórdão de 12 de janeiro de 2010 (C-341/08, EU:C:2010:4).

44 Acórdão de 13 de setembro de 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573).

45 Acórdão de 12 de janeiro de 2010 (C-341/08, EU:C:2010:4).

46 Acórdão de 13 de setembro de 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573).

47 Acórdão de 13 de setembro de 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 75). O sublinhado é meu.

48 Acórdão de 12 de janeiro de 2010 (C-341/08, EU:C:2010:4, n.º 62).

acórdãos, as regulamentações em causa foram julgadas desproporcionadas pelo facto de não responderem verdadeiramente à intenção de alcançar o objetivo de uma forma coerente e sistemática<sup>49</sup>, na medida em que a mesma profissão podia ainda ser exercida noutras entidades, passada a idade máxima fixada nessas regulamentações.

99. Ora, a regulamentação em causa no processo principal não padece, a meu ver, de falta de coerência, de modo a não responder à intenção de alcançar os objetivos de garantia da segurança aérea e de proteção da segurança nacional de uma forma coerente e sistemática. Por um lado, diferentemente do domínio da aviação comercial, não existem normas de referência em direito nacional, o que incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar, ou em direito internacional, que eu saiba, que venham pôr em causa a coerência da decisão de fixar em 60 anos a idade máxima dos pilotos que exercem na DQ atividades relacionadas com a segurança nacional. Também não decorre da decisão de reenvio que existam exceções à regra em causa, suscetíveis de contestar a sua coerência, o que caberá, todavia, ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

100. Por conseguinte, creio que a solução desenvolvida pelo Tribunal de Justiça nos Acórdãos Petersen<sup>50</sup> e Prigge e o.<sup>51</sup> não pode ser transposta para a regulamentação em causa no processo principal, sem outra forma de análise.

101. Portanto, há que examinar se esta regulamentação é proporcionada. Para tal, há que examinar se este limite máximo de idade é apropriado para alcançar o objetivo prosseguido e se não vai além do necessário para o alcançar<sup>52</sup>.

102. A este respeito, devo precisar que cabe em última instância ao juiz nacional, que é o único competente para apreciar os factos e interpretar a legislação nacional, determinar se e em que medida a regulamentação em causa no processo principal está em conformidade com esses requisitos. No entanto, a fim de fornecer ao juiz nacional uma resposta útil, o Tribunal de Justiça é competente para dar indicações, extraídas dos autos do processo principal, bem como das observações escritas e orais que lhe tenham sido submetidas, de modo a permitir a esse mesmo juiz decidir o litígio concreto que lhe foi submetido<sup>53</sup>. Abordarei, assim, este aspeto nos desenvolvimentos que se seguem.

103. O reconhecimento do carácter apropriado da regulamentação não me parece ser fonte de controvérsia. Conforme indiquei, as capacidades físicas dos pilotos diminuem com a idade, a fixação de uma idade máxima a partir da qual os pilotos da DQ já não podem exercer a sua atividade é apropriada para alcançar os objetivos de garantia da segurança aérea e de proteção da segurança nacional.

104. A questão tem maior destaque quando se trata de saber se essa medida não vai além do necessário para alcançar esses dois objetivos. Este aspeto é, aliás, objeto de debate entre as partes, considerando G. Cafaro que uma simples restrição do contexto de execução das suas missões teria permitido alcançar os objetivos visados pela regulamentação em causa, de modo que uma cessação automática da sua relação de trabalho é desproporcionada. G. Cafaro evoca, nomeadamente, a possibilidade de fazer parte de uma tripulação multipiloto, na qual apenas um dos dois pilotos poderia ter mais de 60 anos de idade.

49 Acórdão de 12 de janeiro de 2010, Petersen (C-341/08, EU:C:2010:4, n.º 53). Quanto ao critério de coerência, v. Bailly, P., Lhernoud, J.-P., op. cit. V., igualmente, Domańska, M. «Zakaz dyskryminacji ze względu na wiek w orzecznictwie TS», *Europejski Przegląd Sądowy*, 2011, n.º 4, p. 36.

50 Acórdão de 12 de janeiro de 2010 (C-341/08, EU:C:2010:4).

51 Acórdão de 13 de setembro de 2011 (C-447/09, EU:C:2011:573).

52 Acórdão de 12 de janeiro de 2010, Wolf (C-229/08, EU:C:2010:3, n.º 42). Sobre o critério de proporcionalidade, v., igualmente, Schiek, D., op. cit.

53 Acórdão de 14 de março de 2017, G4S Secure Solutions (C-157/15, EU:C:2017:203, n.º 36).

105. Contudo, considero que uma medida menos restritiva não permitiria alcançar os objetivos de garantia da segurança aérea e de proteção da segurança pública da mesma forma que a cessação automática da relação de trabalho.

106. A DQ emprega um número muito restrito de pilotos e dispõe de um número ainda mais restrito de aeronaves. A DQ e o Governo italiano insistiram sobre as modalidades de execução particulares das missões da DQ, que não são comparáveis com as operações de voo da aviação civil. Nestas condições, cuja exatidão caberá, todavia, ao órgão jurisdicional de reenvio verificar, impor à DQ que continuasse a empregar pilotos com mais de 60 anos que executariam missões acompanhados de um piloto com menos de 60 anos implicaria não só que a DQ ficaria restringida na execução das suas missões pela formação das tripulações imposta, mas também poderia dificultar a execução das suas missões. Assim, tanto o objetivo de garantia da segurança aérea como o objetivo de proteção da segurança nacional seriam postos em causa.

107. Além disso, o facto de a medida implicar a cessação automática do contrato de trabalho de um piloto da DQ ao completar a idade de 60 anos não significa, no entanto, que essa medida vá além do necessário para alcançar os objetivos prosseguidos<sup>54</sup>. Resulta das observações formuladas na audiência pelas partes que a estrutura da DQ tornava impossível a reintegração de G. Cafaro num posto diferente do de piloto nessa sociedade, o que caberá, todavia, ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

108. Na medida em que regulamentações menos restritivas não permitiriam alcançar os objetivos prosseguidos, sou de opinião que a regulamentação em causa no processo principal não vai além do necessário para alcançar os objetivos de garantia da segurança aérea e de proteção da segurança nacional.

109. Por conseguinte, afigura-se que se pode considerar que uma regulamentação nacional como a que está em causa no processo principal, que fixa em 60 anos o limite máximo de idade para o exercício das funções de piloto numa sociedade que exerce atividades relacionadas com a proteção da segurança nacional, por um lado, é apropriada ao objetivo que consiste em garantir a segurança aérea e em assegurar a proteção da segurança nacional e, por outro, não vai além do necessário para a realização desse objetivo, em razão, nomeadamente, dos recursos limitados dessa sociedade, o que caberá, todavia, ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

## V. Conclusão

110. Tendo em conta tudo o que precede, proponho que se responda do seguinte modo às questões prejudiciais submetidas pela Corte suprema di cassazione (Supremo Tribunal de Cassação, Itália):

- 1) O Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, conforme alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março de 2012, não é aplicável à situação em causa no processo principal.
- 2) O artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78/CE do Conselho, de 27 de novembro de 2000, que estabelece um quadro geral de igualdade de tratamento no emprego e na atividade profissional, deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a uma regulamentação como a que está em causa no processo principal, que prevê a cessação automática da relação de trabalho dos pilotos

<sup>54</sup> V. Acórdão de 5 de julho de 2017, Fries (C-190/16, EU:C:2017:513, n.º 66), no qual o Tribunal de Justiça considerou que o facto de um limite de idade não implicar que seja colocado automaticamente um termo ao contrato de trabalho de um trabalhador por este ter atingido o referido limite era um indício da proporcionalidade da medida.

empregados por uma sociedade que explora aeronaves utilizadas em atividades relacionadas com a proteção da segurança nacional do Estado-Membro ao atingirem 60 anos de idade, quando, em razão dos recursos limitados dessa sociedade, medidas menos restritivas não permitiriam alcançar os objetivos prosseguidos por essa regulamentação, o que incumbirá, todavia, ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.