

# Z orzecnictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej

**Dr Aleksandra Ziętek-Capiga**

Uniwersytet Warszawski

ORCID: 0000-0002-2762-4820

e-mail: a.zietek-capiga@wpia.uw.edu.pl

## Ustanie stosunku pracy pilotów statków powietrznych w wieku 60 lat a dyskryminacja ze względu na wiek

*Automatic termination of the employment relationship of pilots who have reached  
the age of 60 and discrimination on grounds of age*

### Streszczenie

W wyroku z 7 listopada 2019 r. w sprawie C-396/18, Gennaro Cafaro przeciwko DQ, Trybunał Sprawiedliwości UE zajmował się problematyką dyskryminacji ze względu na wiek w kontekście włoskich przepisów, przewidujących, że piloci statków powietrznych mogą wykonywać swoją działalność zawodową jedynie do chwili ukończenia 60 lat.

### Słowa kluczowe

ustanie stosunku pracy, dyskryminacja ze względu na wiek

### Abstract

The Court of Justice of the EU on 7 November 2019 issued a judgement in case C-396/18, Gennaro Cafaro vs. DQ, concerning the issue of discrimination on grounds of age in the context of Italian legislation, according to which pilots may carry on their professional activities until they reach the age of 60.

### Keywords

termination of the employment relationship, discrimination on grounds of age

Wyrok Trybunału zapadł na tle następującego stanu faktycznego. Na podstawie przepisów prawa włoskiego piloci mogą wykonywać swoją działalność zawodową jedynie do chwili ukończenia 60 lat. Gennaro Cafaro był zatrudniony w DQ jako pilot statku powietrznego. W 2012 r. DQ powiadomiło G. Cafaro, że jego umowa o pracę ustanie automatycznie 19 września 2012 r., ponieważ skończy tego dnia 60 lat. Sąd w Rzymie (Tribunale di Roma) oddalił powództwo G. Cafaro o stwierdzenie niezgodności z prawem rozwiązania stosunku pracy. W następstwie oddalenia apelacji G. Cafaro wniósł skargę kasacyjną od wyroku Sądu Apelacyjnego w Rzymie przed sąd odsyłający. W tych okolicznościach Sąd Kasacyjny (Corte suprema di cassazione) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z pytaniami prejudycjalnymi.

Trybunał udzielił odpowiedzi na pytanie, czy dyrektywę Rady 2000/78/WE z 27 listopada 2000 r. ustanawiającą ogólne warunki ramowe równego traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy (Dz. Urz. 2000, L 303, s. 16) należy interpretować w ten sposób, że stoi ona na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, w którym przewidziano automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą statki powietrz-

ne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia wieku 60 lat. Na wstępie Trybunał stwierdził, że rozpatrywane uregulowanie krajowe ustanawia odmienne traktowanie ze względu na wiek w rozumieniu art. 1 w związku z art. 2 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2000/78, ponieważ skutkuje traktowaniem niektórych osób w sposób mniej korzystny niż innych osób wykonujących taką samą działalność na rzecz tego samego pracodawcy jedynie ze względu na to, że osiągnęły one wiek 60 lat. Dlatego też konieczne jest zbadanie, przy uwzględnieniu celów zamierzonych w uregulowaniu krajowym, czy dyrektywę 2000/78 należy interpretować w ten sposób, że stoi ona na przeszkodzie takiemu odmiennemu traktowaniu. W tym zakresie niezbędne jest przeprowadzenie wykładni art. 2 ust. 5 i art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78. Z postanowienia odsyłającego wynika, że uregulowanie krajowe ma na celu zapewnienie, po pierwsze, bezpieczeństwa lotniczego i, po drugie, ochrony bezpieczeństwa narodowego.

Zgodnie z art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78 nie narusza ona środków przewidzianych przepisami krajowymi, które w społeczeństwie demokratycznym są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego, utrzymania

porządku i zapobiegania działaniom podlegającym sankcjom karnym, ochrony zdrowia i ochrony praw i wolności innych osób. Celem przytoczonej regulacji jest zapobieganie w dziedzinie zatrudnienia i pracy konfliktom między zasadą równego traktowania a potrzebą zapewnienia porządku, bezpieczeństwa i zdrowia publicznego, zapobiegania działaniom podlegającym sankcjom karnym oraz ochrony praw i wolności indywidualnych niezbędnych dla funkcjonowania demokratycznego społeczeństwa, a także rozstrzyganie takich konfliktów. Prawodawca Unii Europejskiej uznał, że w przypadkach wymienionych w art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78 zasady w niej ustanowione nie mają zastosowania do środków powodujących odmienne traktowanie, pod warunkiem że środki te są niezbędne dla osiągnięcia wymienionych celów (wyrok w sprawie Cresco Investigation, C-193/17 i przytoczone tam orzecznictwo). Trybunał podkreślił, że art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78, który wprowadza odstępstwo od zakazu dyskryminacji, należy interpretować ściśle. Odnosząc się do rozpatrywanego uregulowania Trybunał stwierdził, że jest to środek przewidziany przepisami krajowymi w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78 realizujący cele związane z bezpieczeństwem publicznym w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78. Trybunał wskazał, że środki mające na celu uniknięcie wypadków lotniczych przez kontrolę sprawności i zdolności fizycznych pilotów, tak aby ludzkie niedostatki nie stały się przyczyną wypadków, są niezaprzeczalnie środkami służącymi bezpieczeństwu publicznemu w rozumieniu tego przepisu (wyrok w sprawie Prigge i in., C-447/09). Ponadto środki mające na celu zapewnienie realizacji i prawidłowego przebiegu operacji w interesie bezpieczeństwa narodowego stanowią także środki mogące zapewnić bezpieczeństwo publiczne w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78.

Trybunał zbadał, czy rozpatrywane uregulowanie jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78. Przypomniał, że zgodnie z wyrokiem w sprawie Prigge i in. środek krajowy ustalający na 60 lat granicę wieku, od której piloci nie mogą dłużej wykonywać działalności zawodowej, podczas gdy uregulowanie krajowe i międzynarodowe określają ten wiek na 65 lat, nie jest środkiem niezbędnym dla bezpieczeństwa publicznego i dla ochrony zdrowia w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78. Trybunał zaznaczył, że na podstawie uregulowań krajowych i międzynarodowych, regulujących działalność w dziedzinie zarobkowego lotniczego transportu pasażerskiego, kurierskiego lub frachtowego, mających zastosowanie w sprawie, w której wydano ten wyrok, niezbędne było nie zakazanie wykonywania przez pilotów liniowych ich działalności po ukończeniu 60 lat, ale jedynie ograniczenie tego wykonywania. Oznacza to, że wskazany w środku rozpatrywanym w tej sprawie zakaz przeprowadzania lotów po ukończeniu tego wieku nie był niezbędny do realizacji zamierzonego celu. Jednak, jak zauważył Trybunał, w rozpatrywanej sprawie loty przeprowadzane przez DQ polegają na wykonywaniu operacji związanych z ochroną bezpieczeństwa narodowego, skutkujących znacznie większym ryzykiem niż lo-

ty związane z zarobkowym transportem lotniczym. W odróżnieniu od pilotów liniowych piloci DQ muszą bowiem zazwyczaj działać w warunkach trudnych, a nawet nadzwyczajnych, w związku z czym realizacja tych operacji wymaga spełnienia szczególnie wysokich wymogów fizycznych. Ponadto w obowiązującym prawie Unii i prawie międzynarodowym nie przewidziano żadnego szczególnego uregulowania określającego ograniczenie wieku, od którego piloci statków powietrznych używanych w ramach operacji związanych z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego nie mogą już wykonywać działalności zawodowej. Dlatego też zdaniem Trybunału nie istnieje podstawa do stwierdzenia w sposób ogólny, że ograniczenie wieku dotyczące realizacji lotów takich jak loty przeprowadzane przez DQ powinno, co do zasady, odpowiadać wiekowi 65 lat przyjętemu w dziedzinie zarobkowego transportu lotniczego. To jednak do sądu odsyłającego należy ustalenie, czy uregulowanie krajowe rozpatrywane w postępowaniu głównym jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w rozumieniu art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78.

Podsumowując rozważania dotyczące art. 2 ust. 5 dyrektywy 2000/78 Trybunał stwierdził, że artykuł ten należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu takiemu jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, w którym przewidziano automatyczne ustanie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą statki powietrzne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia wieku 60 lat, pod warunkiem że takie uregulowanie jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w rozumieniu tego przepisu, co powinien ustalić sąd odsyłający.

Następnie Trybunał przeprowadził wykładnię art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78, na podstawie którego państwa członkowskie mogą uznać, że odmienne traktowanie ze względu na cechy związane z jedną z przyczyn wymienionych w art. 1 tej dyrektywy nie stanowi dyskryminacji, w przypadku gdy ze względu na rodzaj działalności zawodowej lub warunki jej wykonywania dane cechy są istotnym i determinującym wymogiem zawodowym, pod warunkiem że cel jest zgodny z prawem, a wymóg jest proporcjonalny. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału, z uwagi na poważne konsekwencje niedostatków fizycznych w zawodzie pilota, kwestią fundamentalną jest posiadanie przez pilotów liniowych szczególnych zdolności fizycznych, które to pogorszają się wraz z wiekiem. Fakt posiadania szczególnych zdolności fizycznych można zatem uważać za „istotny i determinujący wymóg zawodowy” w rozumieniu art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 dla celów wykonywania zawodu pilota liniowego, a posiadanie takich zdolności jest związane z wiekiem (wyrok w sprawie Prigge i in.). Przedstawiona wykładnia dotyczy również pilotów statków powietrznych wykonujących zadania związane z ochroną bezpieczeństwa narodowego, takich jak piloci zatrudnieni przez DQ. Dlatego też Trybunał uznał, że fakt posiadania

szczególnych zdolności fizycznych można uważać za „istotny i determinujący wymóg zawodowy” w rozumieniu art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 dla celów wykonywania zawodu pilota statku powietrznego realizującego operacje związane z ochroną bezpieczeństwa narodowego. Przypomniawszy również, że zgodnie z orzecznictwem Trybunału cel związany z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu lotniczego jest celem zgodnym z prawem w rozumieniu art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 (wyrok w sprawie *Prigge i in.*). Trybunał stwierdził, że cel związany z zapewnieniem ochrony bezpieczeństwa narodowego również należy uznać za cel zgodny z prawem w rozumieniu tego przepisu.

Odnosząc się do kwestii, czy w rozpatrywanym uregulowaniu krajowym nałożono wymóg proporcjonalny, Trybunał wskazał, że w zakresie, w jakim umożliwia on odstępstwo od zasady niedyskryminacji, art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 podlega ścisłej wykładni (wyrok w spra-

wie *Prigge i in.*). Ponownie przypomniał treść wyroku w sprawie *Prigge i in.*, uznając że to rozstrzygnięcie, mające zastosowanie do zarobkowego transportu lotniczego, nie podlega transpozycji w omawianej sprawie. To do sądu odsyłającego należy zbadać, czy rozpatrywane uregulowanie krajowe można uznać za proporcjonalne w rozumieniu art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78. Podsumowując, art. 4 ust. 1 dyrektywy 2000/78 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, w którym przewidziano automatyczne ustanowienie stosunku pracy pilotów zatrudnionych przez spółkę eksploatującą statki powietrzne w ramach działalności związanej z ochroną bezpieczeństwa narodowego państwa członkowskiego z chwilą ukończenia 60 lat, pod warunkiem że takie uregulowanie jest proporcjonalne w rozumieniu tego przepisu, co powinien ustalić sąd odsyłający.

**Dr Aleksandra Ziętek-Capiga**, adiunkt w Katedrze Prawa Pracy i Polityki Społecznej na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, radca prawny. Autorka ponad 20 publikacji naukowych z zakresu prawa pracy. Specjalizuje się w zagadnieniach związanych z korelacją prawa pracy z prawem cywilnym.

**Dr Aleksandra Ziętek-Capiga**, PhD-Assistant Professor in the Department of Labour Law and Social Policy at the Faculty of Law and Administration, University of Warsaw; Attorney-at-law. Author of over 20 scientific publications in the field of labour law. Her work focuses on correlation of labour law and civil law.

## Konstytucyjne interregnum Transformacje porządków prawnych

§ ? ? § ? ? §

REDAKCJA NAUKOWA  
Krzysztof J. Kaleta  
Małgorzata Nowak  
Konrad Wyszowski

Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne

Książka, którą oddajemy do rąk Czytelników, stanowi ukoronowanie niespełna dwuletnich badań prowadzonych przez kilkunastu studentów i doktorantów Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, działających w ramach Koła Naukowego Filozofii Prawa i Filozofii Społecznej IVR.

Pojęcie interregnum w symboliczny sposób oddaje istotę zagadnień podjętych w ramach niniejszej monografii. Jej przedmiot stanowi analiza XX-wiecznych transformacji ustrojowych, które dokonały się w kręgu euroatlantyckiej kultury prawnej. Celem badań było uchwycenie najistotniejszych elementów zmiany ustrojowej ujmowanej możliwie szeroko, a zatem obejmującej przekształcanie się reżimów monarchicznych w ustroje o charakterze republikańskim, procesy liberalizacji lub demokratyzacji reżimów autorytarnych czy wreszcie formowanie się całkowicie nowych bytów państwowych. Opisywane metamorfozy ustrojowe zostały uchwycone in statu nascendi, w perspektywie dynamicznej, w okresie kształtowania się nowych form ustrojowych, a zatem ścierania się starego porządku z nowym.

Księgarnia internetowa: [www.pwe.com.pl](http://www.pwe.com.pl)