



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

7 novembre 2019*

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (UE) n° 1178/2011 – Annexe I, point FCL.065 – Champ d’application ratione temporis – Directive 2000/78/CE – Égalité de traitement en matière d’emploi et de travail – Discrimination fondée sur l’âge – Article 2, paragraphe 5 – Article 4, paragraphe 1 – Réglementation nationale prévoyant la cessation automatique de la relation de travail à l’âge de 60 ans – Pilotes d’aéronefs – Protection de la sécurité nationale »

Dans l’affaire C-396/18,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation, Italie), par décision du 24 avril 2018, parvenue à la Cour le 15 juin 2018, dans la procédure

Gennaro Cafaro

contre

DQ,

LA COUR (première chambre),

composée de M. J.-C. Bonichot, président de chambre, M^{me} R. Silva de Lapuerta (rapporteure), vice-présidente de la Cour, MM. M. Safjan, L. Bay Larsen et M^{me} C. Toader, juges,

avocat général : M. M. Szpunar,

greffier : M. R. Schiano, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l’audience du 11 avril 2019,

considérant les observations présentées :

- pour M. Cafaro, par M^{es} S. Assennato et G. Sacconi, avvocati,
- pour DQ, par M^{es} G. Guancioli et P. Busco, avvocati,
- pour le gouvernement italien, par M^{me} G. Palmieri, en qualité d’agent, assistée de M^{me} G. De Socio, avvocato dello Stato,
- pour le gouvernement polonais, par M. B. Majczyna, en qualité d’agent,

* Langue de procédure : l’italien.

– pour la Commission européenne, par MM. V. Di Bucci, D. Martin et W. Mölls ainsi que par M^{me} C. Valero, en qualité d’agents,

ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 26 juin 2019,

rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l’interprétation du point FCL.065 de l’annexe I du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, du 3 novembre 2011, déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l’aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO 2011, L 311, p. 1), tel que modifié par le règlement (UE) n° 290/2012 de la Commission, du 30 mars 2012 (JO 2012, L 100, p. 1) (ci-après le « règlement n° 1178/2011 »), et de la directive 2000/78/CE du Conseil, du 27 novembre 2000, portant création d’un cadre général en faveur de l’égalité de traitement en matière d’emploi et de travail (JO 2000, L 303, p. 16).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d’un litige opposant M. Gennaro Cafaro à son ancien employeur, DQ, au sujet de la cessation automatique de sa relation de travail au motif qu’il a atteint l’âge de 60 ans.

Le cadre juridique

Le droit de l’Union

Le règlement n° 1178/2011

- 3 L’article 1^{er} du règlement n° 1178/2011 dispose :

« Le présent règlement fixe des règles détaillées concernant :

- 1) les différentes qualifications pour les licences de pilote, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des licences, les privilèges et responsabilités des titulaires de licences, les conditions dans lesquelles les licences nationales de pilote et les licences de mécanicien navigant existantes peuvent être converties en licences de pilotes, ainsi que les conditions d’acceptation des licences délivrées par les pays tiers ;

[...] »

- 4 L’article 2 de ce règlement, intitulé « Définitions », prévoit :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

- 1) “licence ‘partie FCL’” une licence de membre d’équipage répondant aux exigences de l’annexe I ;

[...] »

5 L'article 12 dudit règlement, intitulé « Entrée en vigueur et mise en application », dispose :

« 1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 8 avril 2012.

1 ter. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions des annexes I à IV jusqu'au 8 avril 2013.

[...]

7. Lorsqu'un État membre applique les dispositions des paragraphes 1 ter à 6, il en informe la [Commission européenne] et l'[Agence européenne de la sécurité aérienne] en indiquant les motifs de cette dérogation et en décrivant le programme de mise en œuvre contenant les actions prévues et le calendrier qui s'y rapporte.

[...] »

6 Le point FCL.065 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011, intitulé « Restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans ou plus pour le transport aérien commercial », prévoit :

« a) 60-64 ans. Avions et hélicoptères. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 60 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial que s'il :

1) fait partie d'un équipage multipilote, et

2) pour autant qu'il soit le seul pilote de l'équipage de conduite de vol qui ait atteint l'âge de 60 ans.

b) 65 ans. Le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 65 ans ne pourra agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial. »

La directive 2000/78

7 Le considérant 23 de la directive 2000/78 énonce :

« Dans des circonstances très limitées, une différence de traitement peut être justifiée lorsqu'une caractéristique liée à la religion ou aux convictions, à un handicap, à l'âge ou à l'orientation sexuelle constitue une exigence professionnelle essentielle et déterminante, pour autant que l'objectif soit légitime et que l'exigence soit proportionnée. Ces circonstances doivent être mentionnées dans les informations fournies par les États membres à la Commission. »

8 Aux termes de l'article 1^{er} de cette directive, celle-ci a pour objet d'établir un cadre général pour lutter contre la discrimination fondée sur la religion ou les convictions, le handicap, l'âge ou l'orientation sexuelle, en ce qui concerne l'emploi et le travail, en vue de mettre en œuvre, dans les États membres, le principe de l'égalité de traitement.

9 L'article 2 de ladite directive, intitulé « Concept de discrimination », dispose :

« 1. Aux fins de la présente directive, on entend par "principe de l'égalité de traitement" l'absence de toute discrimination directe ou indirecte, fondée sur un des motifs visés à l'article 1^{er}.

2. Aux fins du paragraphe 1 :

- a) une discrimination directe se produit lorsqu'une personne est traitée de manière moins favorable qu'une autre ne l'est, ne l'a été ou ne le serait dans une situation comparable, sur la base de l'un des motifs visés à l'article 1^{er} ;

[...]

5. La présente directive ne porte pas atteinte aux mesures prévues par la législation nationale qui, dans une société démocratique, sont nécessaires à la sécurité publique, à la défense de l'ordre et à la prévention des infractions pénales, à la protection de la santé et à la protection des droits et libertés d'autrui. »

- 10 L'article 4, paragraphe 1, de la même directive prévoit :

« Nonobstant l'article 2, paragraphes 1 et 2, les États membres peuvent prévoir qu'une différence de traitement fondée sur une caractéristique liée à l'un des motifs visés à l'article 1^{er} ne constitue pas une discrimination lorsque, en raison de la nature d'une activité professionnelle ou des conditions de son exercice, la caractéristique en cause constitue une exigence professionnelle essentielle et déterminante, pour autant que l'objectif soit légitime et que l'exigence soit proportionnée. »

Le droit italien

- 11 Il ressort de la décision de renvoi que DQ est une société de transport aérien constituée conformément à l'article 25 de la Legge n. 124 – Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e nuova disciplina del segreto (loi n° 124, relative au système d'information pour la sécurité de la République et à la nouvelle réglementation sur la classification des données secrètes), du 3 août 2007 (GURI n° 187, du 13 août 2007, p. 4), qui exerce des activités confidentielles pour les besoins des services secrets de l'État italien aux fins de la protection de la sécurité nationale.
- 12 L'article 744, quatrième alinéa, du codice della navigazione (code de la navigation) assimile les aéronefs utilisés par des entités publiques ou privées, qui exercent des activités liées à la protection de la sécurité nationale, aux aéronefs d'État.
- 13 Conformément à l'article 748, premier alinéa, du code de la navigation, les dispositions de celui-ci ne sont pas applicables aux aéronefs d'État.
- 14 Selon l'article 748, troisième alinéa, du code de la navigation, les opérations de vol effectuées par les aéronefs assimilés aux aéronefs d'État garantissent un niveau adéquat de sécurité, déterminé selon les réglementations spéciales adoptées par les administrations de l'État compétentes.
- 15 Selon les indications fournies par la juridiction de renvoi, le decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri sui limiti di impiego del personale navigante di [DQ] (décret du président du Conseil des ministres, portant règlement sur les limites d'emploi du personnel navigant de [DQ]), du 9 septembre 2008 (ci-après le « DPCM »), a été adopté sur le fondement de l'article 748, troisième alinéa, du code de la navigation.
- 16 Aux termes du DPCM :
- « Compte tenu des finalités visées aux articles précédents, il est prévu que les pilotes de [DQ] peuvent exercer leur activité professionnelle jusqu'à l'âge de soixante ans et non au-delà. »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 17 M. Cafaro a été employé par DQ en qualité de pilote d'aéronef, du 26 septembre 1988 au 19 septembre 2012.
- 18 Par lettre du 19 janvier 2012, DQ a informé M. Cafaro que son contrat de travail prendrait fin automatiquement le 19 septembre 2012, au motif qu'il atteindrait, à cette dernière date, l'âge de 60 ans.
- 19 M. Cafaro a introduit un recours devant le Tribunale di Roma (tribunal de Rome, Italie), visant à faire constater l'illégalité de son licenciement, lequel a été rejeté par cette juridiction.
- 20 M. Cafaro a interjeté appel de la décision du Tribunale di Roma (tribunal de Rome) devant la Corte d'appello di Roma (cour d'appel de Rome, Italie) qui, par arrêt du 19 février 2016, a rejeté cet appel. Cette dernière juridiction a jugé, en substance, que M. Cafaro n'avait pas été licencié étant donné que sa relation de travail avait cessé automatiquement lorsque celui-ci avait atteint l'âge de 60 ans, conformément aux dispositions du DPCM.
- 21 M. Cafaro a formé un pourvoi en cassation contre cet arrêt devant la juridiction de renvoi.
- 22 Cette juridiction observe que, conformément au droit national, les aéronefs utilisés par DQ doivent être assimilés aux aéronefs d'État et que, en vertu de cette qualification, la relation de travail des pilotes employés par DQ est régie par les dispositions spéciales du DPCM, lesquelles prévoient, notamment, la cessation automatique de leur relation de travail lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans.
- 23 Or, la juridiction de renvoi relève que le point FCL.065 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 permet, sous certaines restrictions, aux titulaires d'une licence de pilote de continuer à agir en tant que pilote d'aéronef exploité pour le transport aérien commercial entre 60 et 64 ans. En effet, elle souligne que cette disposition n'interdit aux titulaires d'une licence de pilote d'exercer leurs fonctions dans le cadre du transport aérien commercial qu'à l'âge de 65 ans.
- 24 Dans ce contexte, ladite juridiction nourrit des doutes quant à la question de savoir si le point FCL.065 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 est applicable à la situation d'un pilote d'aéronef employé par une société exerçant des activités liées à la protection de la sécurité nationale, telle que DQ, et, dans l'affirmative, si cette disposition doit être interprétée en ce sens qu'elle s'oppose à une disposition nationale prévoyant la cessation automatique de la relation de travail des pilotes d'aéronefs employés par DQ à l'âge de 60 ans.
- 25 À titre subsidiaire, la juridiction de renvoi cherche à savoir si une telle disposition nationale est compatible avec le principe de non-discrimination fondé sur l'âge consacré par la directive 2000/78.
- 26 Dans ces conditions, la Corte suprema di cassazione (Cour de cassation, Italie) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
 - « 1) La réglementation nationale prévue par le [DPCM] qui, par application de l'article 748, troisième alinéa, du [code de la navigation], porte règlement sur les limites d'emploi du personnel navigant de [DQ] et qui prévoit notamment la cessation automatique de la relation de travail lorsque le travailleur atteint l'âge de 60 ans, est-elle contraire au règlement n° 1178/2011, dans la mesure où il fixe à 65 ans la limite pour l'emploi des pilotes dans le transport aérien commercial, et ledit règlement est-il applicable en l'espèce, une fois écartée l'application de la réglementation nationale spéciale ?

- 2) À titre subsidiaire, si le règlement [n° 1178/2011] est considéré inapplicable *ratione materiae* aux circonstances de l'espèce, cette réglementation nationale est-elle contraire au principe de non-discrimination [fondé] sur l'âge, prévu par la directive 2000/78 et par [l'article 21, paragraphe 1, de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne] que [cette directive] traduit concrètement ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 27 Par sa première question, la juridiction de renvoi cherche à savoir, en substance, si le point FCL.065 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui prévoit la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par une société exploitant des aéronefs dans le cadre d'activités liées à la protection de la sécurité nationale d'un État membre lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans.
- 28 À titre liminaire, il convient de relever que DQ, le gouvernement italien et la Commission soutiennent que le point FCL.065 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 n'est pas applicable, *ratione temporis*, au litige au principal.
- 29 À cet égard, il ressort de l'article 12, paragraphe 1 ter, du règlement n° 1178/2011 que les États membres peuvent décider de ne pas appliquer, notamment, les dispositions de l'annexe I de ce règlement jusqu'au 8 avril 2013.
- 30 En l'occurrence, il ressort du dossier soumis à la Cour que la République italienne a fait usage de cette faculté. Ainsi, le point FCL.065 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 n'est devenu applicable sur le territoire de cet État membre qu'à partir du 8 avril 2013.
- 31 Or, il ressort de la décision de renvoi que la cessation du contrat de travail de M. Cafaro s'est produite le 19 septembre 2012. Ainsi, les faits du litige au principal sont antérieurs à la date de mise en application du point FCL.065 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 en Italie, de sorte que cette disposition n'est pas applicable, *ratione temporis*, audit litige.
- 32 Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de répondre à la première question posée par la juridiction de renvoi.

Sur la seconde question

- 33 Par sa seconde question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la directive 2000/78 doit être interprétée en ce sens qu'elle s'oppose à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui prévoit la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par une société exploitant des aéronefs dans le cadre d'activités liées à la protection de la sécurité nationale d'un État membre lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans.
- 34 Aux termes de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2000/78, le « principe de l'égalité de traitement » est défini comme l'absence de toute discrimination directe ou indirecte fondée sur l'un des motifs énoncés à l'article 1^{er} de cette directive, au nombre desquels figure, notamment, l'âge. L'article 2, paragraphe 2, sous a), de ladite directive précise que, pour les besoins de l'application de son paragraphe 1, une discrimination directe se produit lorsqu'une personne est traitée de manière moins favorable que ne l'est une autre personne se trouvant dans une situation comparable, sur la base de l'un des motifs visés à l'article 1^{er} de la même directive.

- 35 En prévoyant la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par DQ à l'âge de 60 ans, le DPCM a pour effet que certaines personnes sont traitées de manière moins favorable que d'autres personnes qui exercent la même activité pour le compte du même employeur, au seul motif qu'elles ont atteint l'âge de 60 ans.
- 36 Il s'ensuit que la réglementation nationale en cause au principal institue une différence de traitement fondée sur l'âge, au sens des dispositions combinées de l'article 1^{er} et de l'article 2, paragraphe 2, sous a), de la directive 2000/78.
- 37 Il convient donc de rechercher, compte tenu des objectifs poursuivis par la réglementation nationale en cause au principal, si la directive 2000/78 doit être interprétée en ce sens qu'elle s'oppose à une telle différence de traitement.
- 38 À cet égard, il ressort de la décision de renvoi que la réglementation nationale en cause au principal chercherait à garantir un niveau adéquat de sécurité des vols d'État opérés par DQ dans l'intérêt de la sécurité nationale. Ainsi, ladite réglementation viserait à garantir, d'une part, la sécurité aérienne et, d'autre part, la protection de la sécurité nationale.
- 39 Partant, en vue de répondre à la seconde question, il y a lieu d'interpréter l'article 2, paragraphe 5, et l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78.

Sur l'interprétation de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78

- 40 Aux termes de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78, celle-ci ne porte pas atteinte aux mesures prévues par la législation nationale qui, dans une société démocratique, sont nécessaires à la sécurité publique, à la défense de l'ordre et à la prévention des infractions pénales, à la protection de la santé et à la protection des droits et libertés d'autrui.
- 41 En adoptant cette disposition, le législateur de l'Union européenne a, en matière d'emploi et de travail, entendu prévenir et arbitrer un conflit entre, d'une part, le principe de l'égalité de traitement et, d'autre part, la nécessité d'assurer l'ordre, la sécurité et la santé publics, la prévention des infractions ainsi que la protection des droits et des libertés individuels, lesquels sont indispensables au fonctionnement d'une société démocratique. Ce législateur a décidé que, dans certains cas énumérés à l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78, les principes posés par cette dernière ne s'appliquent pas à des mesures contenant des différences de traitement fondées sur l'un des motifs visés à l'article 1^{er} de cette directive, à condition, toutefois, que ces mesures soient nécessaires à la réalisation des objectifs susvisés (arrêt du 22 janvier 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, point 54 et jurisprudence citée).
- 42 Par ailleurs, ledit article 2, paragraphe 5, instituant une dérogation au principe d'interdiction des discriminations, il doit être interprété de manière stricte. Les termes utilisés à cette disposition conduisent également à une telle approche (arrêt du 22 janvier 2019, Cresco Investigation, C-193/17, EU:C:2019:43, point 55 et jurisprudence citée).
- 43 En l'occurrence, il y a lieu de constater, en premier lieu, que la réglementation nationale en cause au principal constitue une mesure prévue par la législation nationale, au sens de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78.
- 44 En effet, il ressort de la jurisprudence de la Cour que la notion de « mesures prévues par la législation nationale », au sens de cette disposition, ne se limite pas aux seules mesures résultant d'un acte adopté au terme d'une procédure législative, mais comprend également des mesures instaurées sur la base d'une règle d'habilitation suffisamment précise (voir, en ce sens, arrêt du 13 septembre 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, points 59 et 61).

- 45 À cet égard, il ressort de la décision de renvoi que la différence de traitement a été instaurée par le DPCM, dont les dispositions dérogent au code de la navigation et au régime commun de la relation de travail. Elles ont été adoptées sur le fondement de l'article 748, troisième alinéa, du code de la navigation, qui habilite les autorités nationales compétentes à adopter des règles permettant de garantir un niveau adéquat de sécurité. Dans ces conditions, la différence de traitement instaurée par le DPCM doit être considérée comme résultant bien d'une mesure prévue par la législation nationale, au sens de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78.
- 46 En deuxième lieu, la réglementation nationale en cause au principal poursuit des objectifs qui se rattachent à la sécurité publique, au sens de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78.
- 47 À cet égard, d'une part, la Cour a déjà jugé que la sécurité aérienne figure au rang des objectifs énumérés à l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78. En effet, il apparaît que les mesures qui tendent à éviter les accidents aéronautiques par le contrôle de l'aptitude et des capacités physiques des pilotes afin que des défaillances humaines ne soient pas à l'origine de ces accidents constituent indéniablement des mesures de nature à assurer la sécurité publique, au sens de cette disposition (arrêt du 13 septembre 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, point 58).
- 48 D'autre part, en ce qui concerne l'objectif tenant à la protection de la sécurité nationale, les mesures qui visent à garantir la réalisation et le bon déroulement d'opérations dans l'intérêt de la sécurité nationale constituent également des mesures de nature à assurer la sécurité publique, au sens de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78.
- 49 En troisième et dernier lieu, il convient de vérifier si la réglementation nationale en cause au principal est nécessaire à la sécurité publique, au sens de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78.
- 50 À cet égard, il y a lieu de rappeler que, au point 64 de l'arrêt du 13 septembre 2011, Prigge e.a. (C-447/09, EU:C:2011:573), la Cour a jugé qu'une mesure nationale qui fixe à 60 ans l'âge limite à compter duquel les pilotes ne peuvent plus exercer leur activité professionnelle alors que les réglementations nationale et internationale fixent cet âge à 65 ans n'est pas une mesure nécessaire à la sécurité publique et à la protection de la santé, au sens de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78.
- 51 En effet, conformément aux réglementations nationale et internationale régissant l'activité de transport aérien commercial de passagers, de courrier et/ou fret, applicables dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt, il était nécessaire non pas d'interdire aux pilotes de ligne d'exercer leurs activités après l'âge de 60 ans, mais seulement de restreindre cet exercice. Dès lors, l'interdiction de piloter après cet âge, contenue dans la mesure en cause dans cette affaire, n'était pas nécessaire à la réalisation de l'objectif poursuivi.
- 52 Dans le domaine du transport aérien commercial, qui était également en cause dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt, le législateur de l'Union a entendu, ainsi qu'il ressort du point FCL.065 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011, interdire l'exercice de la profession de pilote de ligne aux titulaires d'une licence âgés de plus de 65 ans.
- 53 Toutefois, en l'occurrence, d'une part, il ressort du dossier soumis à la Cour que les vols exploités par DQ sont destinés à l'exécution d'opérations liées à la protection de la sécurité nationale qui présentent, de manière générale, des risques plus importants que ceux qui sont associés au transport aérien commercial. En effet, à la différence des pilotes de ligne, les pilotes de DQ seraient habituellement appelés à intervenir dans des conditions difficiles, voire extrêmes, de sorte que la réalisation de ces opérations requerrait des exigences physiques particulièrement élevées.

- 54 D'autre part, en l'état actuel, le droit de l'Union et le droit international ne prévoient aucune réglementation spécifique fixant une limite d'âge à compter de laquelle les pilotes d'aéronefs exploités dans le cadre d'opérations liées à la protection de la sécurité nationale d'un État membre ne peuvent plus exercer leur activité professionnelle.
- 55 Partant, il n'y a pas lieu de considérer, de manière générale, que la limite d'âge pour mener des vols tels que ceux exploités par DQ devrait, par principe, correspondre à l'âge de 65 ans retenu dans le domaine du transport aérien commercial.
- 56 Dans ces conditions, il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier, au regard de l'ensemble des circonstances de l'affaire au principal, si, compte tenu de la nature spécifique des activités poursuivies par DQ et des exigences physiques imposées aux pilotes employés par cette société, la réglementation nationale en cause au principal est nécessaire à la sécurité publique, au sens de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78.
- 57 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui prévoit la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par une société exploitant des aéronefs dans le cadre d'activités liées à la protection de la sécurité nationale d'un État membre lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans, pour autant qu'une telle réglementation est nécessaire à la sécurité publique, au sens de cette disposition, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

Sur l'interprétation de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78

- 58 Aux termes de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78, « les États membres peuvent prévoir qu'une différence de traitement fondée sur une caractéristique liée à l'un des motifs visés à l'article 1^{er} [de cette directive] ne constitue pas une discrimination lorsque, en raison de la nature d'une activité professionnelle ou des conditions de son exercice, la caractéristique en cause constitue une exigence professionnelle essentielle et déterminante, pour autant que l'objectif soit légitime et que l'exigence soit proportionnée ».
- 59 Il ressort du libellé de cette disposition que, pour ne pas constituer une discrimination, la différence de traitement doit être fondée sur une caractéristique liée à l'un des motifs visés à l'article 1^{er} de la directive 2000/78 et cette caractéristique doit constituer une exigence professionnelle « essentielle et déterminante ». La Cour a jugé que c'est non pas le motif sur lequel est fondée la différence de traitement, mais une caractéristique liée à ce motif qui doit constituer une exigence professionnelle essentielle et déterminante (arrêt du 13 septembre 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, point 66).
- 60 À cet égard, la Cour a déjà jugé qu'il est essentiel que les pilotes de ligne possèdent, notamment, des capacités physiques particulières dans la mesure où les défaillances physiques pour cette profession sont susceptibles d'avoir des conséquences importantes. Il est indéniable également que ces capacités diminuent avec l'âge. Il en résulte que le fait de posséder des capacités physiques particulières peut être considéré comme une « exigence professionnelle essentielle et déterminante », au sens de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78, pour l'exercice de la profession de pilote de ligne et que la possession de telles capacités est liée à l'âge (arrêt du 13 septembre 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, point 67).
- 61 Ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 94 de ses conclusions, une telle interprétation s'impose également en ce qui concerne les pilotes d'aéronefs exerçant des missions en lien avec la protection de la sécurité nationale, tels que les pilotes employés par DQ. En effet, ainsi qu'il est indiqué au point 53

du présent arrêt, les pilotes de DQ seraient habituellement appelés à intervenir dans des conditions difficiles, voire extrêmes, de sorte que la réalisation de ces opérations requerrait des exigences physiques particulièrement élevées.

- 62 Il s'ensuit que le fait de posséder des capacités physiques particulières peut être considéré comme une « exigence professionnelle essentielle et déterminante », au sens de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78, pour l'exercice de la profession de pilote d'aéronef exerçant des opérations liées à la protection de la sécurité nationale.
- 63 S'agissant des objectifs poursuivis par la réglementation nationale en cause au principal, il a été constaté au point 38 du présent arrêt que cette réglementation vise à garantir, d'une part, la sécurité du trafic aérien et, d'autre part, la protection de la sécurité nationale.
- 64 La Cour a déjà jugé que l'objectif consistant à garantir la sécurité du trafic aérien constitue un objectif légitime, au sens de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78 (arrêt du 13 septembre 2011, *Prigge e.a.*, C-447/09, EU:C:2011:573, point 69). L'objectif tenant à assurer la protection de la sécurité nationale doit également être considéré comme un objectif légitime, au sens de cette même disposition.
- 65 Il convient cependant de rechercher si, en prévoyant la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par DQ à l'âge de 60 ans, la réglementation nationale en cause au principal a imposé une exigence proportionnée.
- 66 À cet égard, il y a lieu de rappeler que le considérant 23 de la directive 2000/78 précise que ce n'est que dans des « circonstances très limitées » qu'une différence de traitement peut être justifiée lorsqu'une caractéristique liée, notamment, à l'âge constitue une exigence professionnelle essentielle et déterminante (arrêt du 13 septembre 2011, *Prigge e.a.*, C-447/09, EU:C:2011:573, point 71).
- 67 Par ailleurs, dans la mesure où il permet de déroger au principe de non-discrimination, l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78 est d'interprétation stricte (arrêt du 13 septembre 2011, *Prigge e.a.*, C-447/09, EU:C:2011:573, point 72).
- 68 Au point 75 de l'arrêt du 13 septembre 2011, *Prigge e.a.* (C-447/09, EU:C:2011:573), la Cour a jugé que, en fixant à 60 ans l'âge limite à compter duquel les pilotes de ligne seraient considérés comme ne possédant plus les capacités physiques pour exercer leur activité professionnelle, alors que les réglementations nationale et internationale autorisent l'exercice de cette activité, sous certaines conditions, jusqu'à l'âge de 65 ans, les partenaires sociaux avaient imposé auxdits pilotes une exigence disproportionnée, contraire à l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78.
- 69 Toutefois, pour les motifs exposés aux points 53 à 55 du présent arrêt, une telle solution, applicable au transport aérien commercial, ne saurait être transposée à la présente affaire.
- 70 Dans ces conditions, il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier, au regard de l'ensemble des circonstances de l'affaire au principal, si, compte tenu de la nature spécifique des activités poursuivies par DQ et des exigences physiques imposées aux pilotes employés par cette société, la réglementation nationale en cause au principal peut être considérée comme étant proportionnée, au sens de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78.
- 71 Par conséquent, l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui prévoit la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par une société exploitant des aéronefs dans le cadre d'activités liées à la protection de la sécurité nationale d'un État membre lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans, pour autant qu'une telle réglementation est proportionnée, au sens de cette disposition, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

- 72 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, il convient de répondre à la seconde question que :
- l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui prévoit la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par une société exploitant des aéronefs dans le cadre d'activités liées à la protection de la sécurité nationale d'un État membre lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans, pour autant qu'une telle réglementation est nécessaire à la sécurité publique, au sens de cette disposition, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier ;
 - l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui prévoit la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par une société exploitant des aéronefs dans le cadre d'activités liées à la protection de la sécurité nationale d'un État membre lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans, pour autant qu'une telle réglementation est proportionnée, au sens de cette disposition, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

Sur les dépens

- 73 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (première chambre) dit pour droit :

L'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78/CE du Conseil, du 27 novembre 2000, portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui prévoit la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par une société exploitant des aéronefs dans le cadre d'activités liées à la protection de la sécurité nationale d'un État membre lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans, pour autant qu'une telle réglementation est nécessaire à la sécurité publique, au sens de cette disposition, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

L'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale, telle que celle en cause au principal, qui prévoit la cessation automatique de la relation de travail des pilotes employés par une société exploitant des aéronefs dans le cadre d'activités liées à la protection de la sécurité nationale d'un État membre lorsqu'ils atteignent l'âge de 60 ans, pour autant qu'une telle réglementation est proportionnée, au sens de cette disposition, ce qu'il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier.

Signatures