



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

5 iulie 2017*

„Trimitere preliminară — Transporturi aeriene — Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 — Punctul FCL.065 litera (b) din anexa I — Interdicție impusă titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani să acționeze ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial — Validitate — Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene — Articolul 15 — Libertatea de alegere a ocupației — Articolul 21 — Egalitate de tratament — Discriminare pe motive de vârstă — Transport aerian comercial — Noțiune”

În cauza C-190/16,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Bundesarbeitsgericht (Curtea Federală pentru Litigii de Muncă, Germania), prin decizia din 27 ianuarie 2016, primită de Curte la 5 aprilie 2016, în procedura

Werner Fries

împotriva

Lufthansa CityLine GmbH,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din doamna R. Silva de Lapuerta (raportor), președinte de cameră, și domnii E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev și S. Rodin, judecători,

avocat general: domnul M. Bobek,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru domnul Fries, de M. Mensching, Rechtsanwalt;
- pentru Lufthansa CityLine GmbH, de C. Schalast, Rechtsanwalt;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de G. Palatiello, avvocato dello Stato;
- pentru Comisia Europeană, de D. Martin, de W. Mölls și de F. Wilman, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: germana.

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 21 martie 2017,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește validitatea și, cu titlu subsidiar, interpretarea punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2011, L 311, p. 1).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Werner Fries, pe de o parte, și Lufthansa CityLine GmbH (denumită în continuare „Lufthansa”), o companie aeriană cu sediul în Germania, pe de altă parte, în legătură cu remunerația pretins datorată de Lufthansa domnului Fries, aferentă lunilor noiembrie și decembrie ale anului 2013.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

Convenția de la Chicago

- 3 Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), a fost ratificată de toate statele membre ale Uniunii Europene, aceasta din urmă nefiind însă ea însăși parte la convenția menționată. Această convenție a instituit Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), care, potrivit articolului 44 din convenția menționată, are ca scop să dezvolte principiile și tehnica navigației aeriene internaționale, precum și să promoveze planificarea și dezvoltarea transportului aerian internațional.
- 4 Sub titlul „Licențe acordate personalului”, anexa 1 la Convenția de la Chicago, adoptată de Consiliul OACI, cuprinde standardele și practicile recomandate care guvernează acordarea de licențe membrilor echipajului de zbor (piloți, mecanici naviganți și navigatori), controlorilor de trafic aerian, operatorilor radio de stație aeronautică, tehnicienilor de întreținere și dispecerilor de zbor. În special, anexa menționată conține următoarele dispoziții:

„2.1.10.1 Statul contractant care a emis o licență de pilot permite titularului acestei licențe să acționeze ca pilot comandant al unei aeronave care efectuează zboruri de transport comercial internațional până la vârsta de 60 de ani sau, în cazul zborurilor cu mai mult de un pilot, dacă celălalt pilot nu a împlinit 60 de ani, până la vârsta de 65 de ani.

2.1.10.2 Recomandare – Se recomandă statului contractant care a emis o licență de pilot să permită titularului acestei licențe să acționeze în calitate de copilot al unei aeronave care efectuează zboruri de transport comercial internațional până la vârsta de 65 de ani.”

JAR-FCL 1

- 5 Reglementările internaționale privind piloții privați, profesioniști sau de linie sunt stabilite de o instituție internațională denumită „Joint Aviation Authorities”, având printre membri Republica Federală Germania. Una dintre aceste reglementări, Joint Aviation Requirements – Flight Crew

Licensing 1 (denumită în continuare „JAR-FCL 1”), a fost adoptată la 15 aprilie 2003. JAR-FCL 1 a fost publicată de Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Locuinței în *Bundesanzeiger* nr. 80a din 29 aprilie 2003.

6 Punctul 1.060 din JAR-FCL 1 precizează:

„Restricții privind titularii de licențe în vârstă de peste 60 de ani:

a) între 60 și 64 de ani:

titularul unei licențe de pilot în vârstă de peste 60 de ani nu mai poate exercita activitatea de pilot pe un avion de transport comercial decât dacă:

- 1) este membru al unui echipaj compus din mai mulți piloți,
- 2) iar ceilalți piloți nu au împlinit încă vârsta de 60 de ani;

b) după 65 de ani:

titularul unei licențe de pilot cu vârsta peste 65 de ani nu mai poate exercita activitatea de pilot pe un avion de transport comercial [...]

Dreptul Uniunii

Regulamentul (CE) nr. 216/2008

7 Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO 2008, L 79, p. 1) prevede la articolul 2 alineatul (1):

„Principalul obiectiv al prezentului regulament este stabilirea și menținerea unui nivel unitar ridicat de siguranță a aviației civile în Europa.”

Regulamentul nr. 1178/2011

8 Considerentele (1) și (11) ale Regulamentului nr. 1178/2011 au următorul cuprins:

„(1) Regulamentul (CE) nr. 216/2008 urmărește să stabilească și să mențină un nivel înalt și unitar de siguranță a aviației civile în Europa. Regulamentul menționat prevede mijloacele de realizare a acestui obiectiv și a altor obiective în domeniul siguranței aviației civile.

[...]

(11) Pentru a se asigura o tranziție ușoară și un nivel înalt și unitar de siguranță a aviației civile în Uniunea Europeană, normele de aplicare trebuie să reflecte stadiul actual al tehnologiei, inclusiv cele mai bune practici, precum și progresul științific și tehnic în domeniul pregătirii piloților și al aptitudinii aeromedicale a personalului navigator. Prin urmare, trebuie să se aibă în vedere cerințele tehnice și procedurile administrative convenite de Organizația Aviației Civile Internaționale («OACI») și de autoritățile aeronautice comune (JAA) până la 30 iunie 2009, precum și legislația existentă referitoare la specificitățile naționale.”

- 9 Articolul 3 din Regulamentul nr. 1178/2011, intitulat „Eliberarea licențelor de pilot și a certificatelor medicale”, prevede:

„Fără a se aduce atingere articolului 7, piloții aeronavelor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (b) și (c) și la articolul 4 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008 trebuie să respecte cerințele tehnice și procedurile administrative prevăzute în anexele I și IV la prezentul regulament.”

- 10 Sub titlul „Definiții”, punctul FCL.010 din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 prevede:

„În sensul prezentei părți, se aplică următoarele definiții:

[...]

«Transport aerian comercial» înseamnă transportul de pasageri, de mărfuri sau de poștă, contra unei remunerații sau prin închiriere.

[...]”

- 11 Sub titlul „Reducerea privilegiilor titularilor de licență în vârstă de 60 de ani sau mai mult în transportul aerian comercial”, punctul FCL.065 din anexa I la regulamentul menționat prevede următoarele:

„(a) 60-64 de ani. Avioane și elicoptere. Titularul unei licențe de pilot care a atins vârsta de 60 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial, cu excepția situațiilor în care:

1. este membru al unui echipaj multipilot și
2. un astfel de titular este unicul pilot din echipajul de zbor care a atins vârsta de 60 de ani.

(b) 65 de ani. Titularul unei licențe de pilot care a atins vârsta de 65 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial.”

Dreptul german

- 12 Sub titlul „Obligații contractuale”, articolul 241 din Bürgerliches Gesetzbuch (Codul civil) (denumit în continuare „BGB”) prevede la alineatul (2):

„Raportul obligațional poate impune ca fiecare parte să respecte drepturile, bunurile și interesele celeilalte părți.”

- 13 Potrivit articolului 280 alineatul (1) din BGB, „[î]n situația în care debitorul încalcă o obligație din raportul obligațional, creditorul poate solicita despăgubiri pentru prejudiciul produs astfel”.

- 14 Sub titlul „Întârzierea acceptării”, articolul 293 din BGB prevede:

„În cazul în care nu acceptă prestația oferită, creditorul este pus în întârziere.”

- 15 Articolul 297 din BGB, intitulat „Incapacitatea debitorului”, prevede următoarele:

„Creditorul nu este pus în întârziere atunci când, la data ofertei [...] debitorul nu este capabil să îndeplinească o anumită acțiune.”

- 16 Sub titlul „Remunerația în cazul întârzierii acceptării și în cazul riscului operațional”, articolul 615 din BGB prevede:

„Dacă beneficiarul serviciilor întârzie să beneficieze de acestea, ca urmare a serviciilor neprestate din cauza întârzierii, persoana obligată poate cere remunerația convenită fără să fie obligată să presteze serviciile ulterior.

[...]”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 17 Domnul Fries, reclamantul din litigiul principal, a fost angajat de Lufthansa în calitate de comandant de aeronavă în perioada cuprinsă între anul 1986 și 31 decembrie 2013. În plus, acesta a fost implicat în formarea profesională a altor piloți pe baza unui act adițional la contractul său de muncă.
- 18 În cursul lunii octombrie 2013, reclamantul din litigiul principal a împlinit vârsta de 65 de ani. La 31 decembrie 2013, contractul său de muncă a încetat pentru motivul că împlinise vârsta de acces la o pensie obișnuită pentru limită de vârstă în cadrul sistemului public de pensii, în conformitate cu contractul colectiv aplicabil.
- 19 Începând de la 31 octombrie 2013, Lufthansa nu a mai folosit serviciile domnului Fries, arătând că, în temeiul punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011, acesta nu mai avea dreptul de a acționa ca pilot în transportul aerian comercial.
- 20 Din decizia de trimitere reiese că, în perioada cuprinsă între 31 octombrie și 31 decembrie 2013, domnul Fries încă dispunea de licența sa de pilot de linie (ATPL), inclusiv de calificarea pentru avioanele de tip Embraer, de certificatul de instructor pentru calificarea de tip (TRI) pentru formarea de piloți pentru tipul de avion Embraer în avion și în simulator, de certificatul de examinator pentru calificarea de tip (TRE) pentru examinările desfășurate în avion și în simulator în vederea obținerii sau a prelungirii licențelor pentru tipul de avion Embraer, precum și de recunoașterea ca examinator principal (SEN) în cadrul verificării examinatorilor pentru calificarea de tip (TRE) indiferent de tipul de avion.
- 21 Domnul Fries a invocat în fața Bundesarbeitsgericht (Curtea Federală pentru Litigii de Muncă, Germania) nelegalitatea refuzului Lufthansa de a-l angaja în calitate de pilot și a solicitat obligarea acesteia la plata remunerațiilor aferente lunilor noiembrie și decembrie 2013.
- 22 În această privință, instanța de trimitere notează că, potrivit reglementării naționale, angajatorul este „pus în întârziere” atunci când nu acceptă munca prestată în mod corespunzător de lucrător în cadrul unui raport de muncă care poate fi executat. Într-un asemenea caz, deși salariatul nu lucrează, el poate pretinde angajatorului remunerația pe care ar fi primit-o dacă acesta ar fi acceptat prestarea muncii în perioada de întârziere. Întârzierea acceptării de către angajator a ofertei de muncă este însă exclusă atunci când lucrătorul nu este în măsură să execute această muncă. În situația imposibilității lucrătorului de a presta, integral sau parțial, activitatea convenită în cadrul contractului de muncă, angajatorul este obligat să folosească salariatul în cauză pentru alte sarcini pe care acesta din urmă este capabil să le îndeplinească. În cazul nerespectării acestei obligații, angajatorul poate fi obligat la plata unor despăgubiri.
- 23 Lufthansa consideră că nu i se poate imputa nicio întârziere în acceptarea ofertei de muncă a domnului Fries în cursul lunilor noiembrie și decembrie 2013, întrucât reclamantul din litigiul principal nu mai avea dreptul, începând de la vârsta de 65 de ani, să lucreze ca pilot de linie în transportul aerian

comercial, în temeiul punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011, astfel încât nu era capabil să presteze activitatea convenită de la 1 noiembrie 2013 și până la finalul raportului de muncă.

- 24 Cu toate acestea, instanța de trimitere își exprimă îndoiala cu privire la validitatea punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la regulamentul menționat în raport cu Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”) și, în special, cu interzicerea discriminării pe motive de vârstă, prevăzută la articolul 21 alineatul (1) din cartă, precum și cu dreptul la muncă și cu dreptul de a exercita o ocupație aleasă sau acceptată în mod liber, consacrate la articolul 15 alineatul (1) din aceasta.
- 25 Pe de altă parte, în cazul în care punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la același regulament este conform cartei, instanța de trimitere consideră că domnul Fries și-ar putea invoca dreptul de creanță cu privire la despăgubiri, conform reglementării naționale, dacă s-ar confirma că, după împlinirea vârstei de 65 de ani, el putea în continuare să efectueze zboruri goale și/sau să lucreze la bordul unui avion ca formator și ca examinator. O asemenea creanță ar depinde de interpretarea noțiunii „transport aerian comercial”, în sensul punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 coroborat cu punctul FCL.010 din această anexă.
- 26 În aceste condiții, Bundesarbeitsgericht (Curtea Federală pentru Litigii de Muncă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 este compatibil cu interdicția discriminării bazate pe vârstă, stabilită la articolul 21 alineatul (1) din cartă?
- 2) Punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 este compatibil cu articolul 15 alineatul (1) din cartă, potrivit căruia orice persoană are dreptul la muncă și dreptul de a exercita o ocupație aleasă sau acceptată în mod liber?
- 3) În cazul unor răspunsuri afirmative la prima și la a doua întrebare:
- a) Noțiunea «transport aerian comercial» în sensul punctului FCL.065 litera (b) din [anexa I la] Regulamentul nr. 1178/2011, precum și al definiției acestei noțiuni [care figurează] la punctul FCL.010 din anexa I la acest regulament include și așa-numitele zboruri goale (zboruri de transbordare) efectuate în cadrul activității comerciale a unui operator de transport aerian, care nu sunt zboruri de transport de pasageri, de marfă sau de poștă?
- b) Noțiunea «transport aerian comercial» în sensul punctului FCL.065 litera (b) din [anexa I la] Regulamentul nr. 1178/2011, precum și al definiției acestei noțiuni [care figurează] la punctul FCL.010 din anexa I la acest regulament include și activitățile de instruire și de examinare pe care pilotul cu vârsta de peste 65 de ani le desfășoară în cabină ca membru nenavigant al echipajului?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima și la a doua întrebare

- 27 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 este valid în raport cu articolul 15 alineatul (1) sau cu articolul 21 alineatul (1) din cartă.
- 28 Pentru a răspunde la aceste întrebări, este necesar să se stabilească, în primul rând, dacă legiuitorul Uniunii a încălcat principiul nediscriminării, consacrat la articolul 21 alineatul (1) din cartă, potrivit căruia „[s]e interzice discriminarea de orice fel, bazată pe motive precum [...] vârsta”, atunci când a

interzis titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani să acționeze ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial. În al doilea rând, trebuie să se verifice dacă, prin impunerea unei asemenea interdicții, legiuitorul Uniunii a încălcat dreptul la muncă și dreptul de a exercita o ocupație aleasă sau acceptată în mod liber, consacrate la articolul 15 alineatul (1) din cartă, în ceea ce privește titularii de licențe vizați de interdicția menționată.

Cu privire la articolul 21 alineatul (1) din cartă

- 29 Principiul egalității de tratament constituie un principiu general al dreptului Uniunii prevăzut la articolul 20 din cartă, a cărui expresie particulară o constituie principiul nediscriminării, enunțat la articolul 21 alineatul (1) din cartă.
- 30 Potrivit jurisprudenței constante a Curții, principiul general menționat impune ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (Hotărârea din 1 martie 2011, *Association belge des Consommateurs Test-Achats și alții*, C-236/09, EU:C:2011:100, punctul 28 și jurisprudența citată).
- 31 Prin urmare, este necesar să se verifice, în primul rând, dacă punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 instituie o diferență de tratament bazată pe vârstă.
- 32 În temeiul acestei dispoziții, titularii unor licențe de pilot nu au dreptul să acționeze ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial după ce au împlinit vârsta de 65 de ani.
- 33 Punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 acordă astfel titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani un tratament mai puțin favorabil decât celor cu vârsta mai mică de 65 de ani.
- 34 În consecință, este necesar să se constate că această dispoziție instituie o diferență de tratament bazată pe vârstă.
- 35 Trebuie să se examineze, în al doilea rând, dacă această diferență de tratament este însă conformă cu articolul 21 alineatul (1) din cartă, în sensul că îndeplinește criteriile prevăzute la articolul 52 alineatul (1) din aceasta.
- 36 În această privință, trebuie amintit că, potrivit articolului 52 alineatul (1) din cartă, orice restrângere a exercițiului drepturilor și libertăților recunoscute prin aceasta trebuie să fie prevăzută de lege și să respecte substanța acestor drepturi și libertăți. Prin respectarea principiului proporționalității, pot fi impuse restrângeri numai în cazul în care acestea sunt necesare și numai dacă răspund efectiv obiectivelor de interes general recunoscute de Uniune sau necesității protejării drepturilor și libertăților celorlalți.
- 37 Or, este cert că interdicția impusă titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani să acționeze ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial trebuie să fie considerată prevăzută de lege, în sensul articolului 52 alineatul (1) din cartă, din moment ce rezultă din cuprinsul punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011.
- 38 Pe de altă parte, după cum a arătat avocatul general la punctul 33 din concluzii, această limitare respectă substanța principiului nediscriminării. Astfel, limitarea menționată nu repune în discuție acest principiu ca atare, întrucât nu vizează decât aspectul, de întindere limitată, al restricțiilor în exercitarea activităților de pilotaj în vederea asigurării siguranței aeriene (a se vedea prin analogie Hotărârea din 29 aprilie 2015, *Léger*, C-528/13, EU:C:2015:288, punctul 54).

- 39 Cu toate acestea, mai trebuie să se verifice dacă aceeași limitare răspunde unui obiectiv de interes general, în sensul articolului 52 alineatul (1) din cartă, și dacă, în cazul unui răspuns afirmativ, ea respectă principiul proporționalității în sensul acestei dispoziții.
- 40 În ceea ce privește obiectivul urmărit de punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011, trebuie să se observe că, după cum reiese din titlul regulamentului respectiv, acesta stabilește cerințele tehnice și procedurile administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului nr. 216/2008. Astfel, Regulamentul nr. 1178/2011 a fost adoptat în scopul punerii în aplicare a dispozițiilor Regulamentului nr. 216/2008.
- 41 Întrucât punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 constituie o măsură de punere în aplicare a Regulamentului nr. 216/2008, este necesar să se constate, prin urmare, că dispoziția în discuție în respectiva cauză urmărește același obiectiv ca acest regulament, și anume stabilirea și menținerea unui nivel unitar ridicat de siguranță a aviației civile în Europa, după cum reiese atât din articolul 2 din Regulamentul nr. 216/2008, cât și din considerentele (1) și (11) ale Regulamentului nr. 1178/2011.
- 42 Or, trebuie arătat că, în ceea ce privește siguranța aeriană, cu ocazia interpretării articolului 2 alineatul (5) și a articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2000/78/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 de creare a unui cadru general în favoarea egalității de tratament în ceea ce privește încadrarea în muncă și ocuparea forței de muncă (JO 2000, L 303, p. 16, Ediție specială, 05/vol. 6, p. 7), Curtea a considerat că obiectivul garantării securității traficului aerian constituie un obiectiv legitim în sensul dispozițiilor menționate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 septembrie 2011, Prigge și alții, C-447/09, EU:C:2011:573, punctele 58 și 69).
- 43 În aceste condiții, este necesar să se constate că obiectivul privind stabilirea și menținerea unui nivel unitar ridicat de siguranță a aviației civile în Europa constituie un obiectiv de interes general.
- 44 Prin urmare, trebuie să se verifice dacă, prin faptul că interzice titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani să acționeze ca piloți ai unei aeronave care asigură transport aerian comercial, punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 impune o cerință proporțională, mai precis dacă o asemenea măsură este adecvată pentru atingerea obiectivului urmărit și dacă nu depășește ceea ce este necesar în acest scop.
- 45 În ceea ce privește, mai întâi, caracterul adecvat al unei asemenea dispoziții în raport cu obiectivul urmărit, din jurisprudența Curții reiese că, în ceea ce privește siguranța aeriană, măsurile prin care se urmărește evitarea accidentelor aeronautice prin intermediul controlului aptitudinii și al capacităților fizice ale piloților având drept scop ca erorile umane să nu se afle la originea acestor accidente reprezintă incontestabil măsuri de natură să asigure securitatea traficului aerian (a se vedea prin analogie Hotărârea din 13 septembrie 2011, Prigge și alții, C-447/09, EU:C:2011:573, punctul 58).
- 46 Pe de altă parte, trebuie să se observe că, după ce a arătat că este esențial ca piloții de linie să aibă capacități fizice adecvate, întrucât, în cazul acestei profesii, insuficiențele de natură fizică pot avea consecințe semnificative, Curtea a constatat că nu se poate contesta că aceste capacități se diminuează odată cu înaintarea în vârstă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 septembrie 2011, Prigge și alții, C-447/09, EU:C:2011:573, punctul 67).
- 47 Astfel, în măsura în care permit să se excludă ca o diminuare, după vârsta de 65 de ani, a capacităților fizice menționate să se afle la originea unor accidente, dispozițiile punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 sunt apte să atingă obiectivul de interes general urmărit.
- 48 În aceste împrejurări, trebuie amintit, în conformitate cu o jurisprudență constantă, că o legislație nu poate garanta realizarea obiectivului invocat decât în cazul în care răspunde cu adevărat preocupării privind atingerea acestuia în mod coerent și sistematic și că excepțiile de la prevederile unei legi pot,

în anumite cazuri, să aducă atingere coerenței acesteia, în special atunci când, prin amploarea lor, acestea produc un rezultat contrar obiectivului urmărit prin legea respectivă (Hotărârea din 21 iulie 2011, Fuchs și Köhler, C-159/10 și C-160/10, EU:C:2011:508, punctele 85 și 86).

- 49 În această privință, din modul de redactare a punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 reiese că limita de vârstă de 65 de ani nu este aplicabilă în domeniul transportului aerian necomercial. Potrivit domnului Fries, o asemenea excludere afectează coerența acestui punct în raport cu obiectivul urmărit, făcând astfel ca limitarea în discuție să fie disproporționată.
- 50 Cu toate acestea, prin impunerea unei limite de vârstă numai în cadrul transportului aerian comercial, legiuitorul Uniunii a luat în considerare diferențele dintre acest tip de transport și transportul aerian necomercial, mai precis, printre altele, complexitatea tehnică mai mare a aeronavelor utilizate în cadrul transportului aerian comercial și numărul mai mare de persoane vizate în acest domeniu, asemenea diferențe justificând instituirea unor norme diferite, în scopul asigurării siguranței traficului aerian pentru cele două tipuri de transport.
- 51 În aceste condiții, împrejurarea că limita de vârstă de 65 de ani se aplică numai în domeniul transportului aerian comercial pare mai curând de natură să consolideze, iar nu să erodeze caracterul proporțional al măsurii avute în vedere.
- 52 Prin urmare, interdicția impusă titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani să acționeze ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial constituie un mijloc potrivit pentru menținerea unui nivel adecvat de siguranță a aviației civile în Europa.
- 53 În ceea ce privește, în continuare, aspectul dacă o asemenea măsură depășește cadrul a ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului urmărit și aduce atingere în mod excesiv intereselor titularilor unor licențe de pilot în vârstă de peste 65 de ani, este necesar să se analizeze măsura în cauză în contextul normativ în care se încadrează și să se ia în considerare atât prejudiciul pe care îl poate produce persoanelor respective, cât și beneficiile pe care le aduce societății în general și membrilor individuali ai acesteia (a se vedea prin analogie Hotărârea din 5 iulie 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, punctul 38 și jurisprudența citată).
- 54 În acest sens, trebuie amintit că punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 face parte dintre normele edictate de legiuitorul Uniunii, care definesc cerințele aplicabile personalului navigant din aviația civilă pentru a se garanta că acest personal este calificat, conștiincios și competent să îndeplinească în mod optim atribuțiile care îi sunt încredințate, în vederea ameliorării siguranței aviației.
- 55 Din moment ce, în lanțul actorilor navigației aeriene, piloții aeronavelor constituie o verigă esențială, competența acestor specialiști rămâne una dintre principalele garanții pentru fiabilitatea și pentru siguranța aviației civile. În acest context, adoptarea unor măsuri care urmăresc să garanteze că numai persoanele care dispun de capacitățile fizice necesare sunt autorizate să piloteze aeronavele este indispensabilă în vederea reducerii la minimum a riscului unor șecuri cauzate de o eroare umană.
- 56 În asemenea condiții, nu pare nerezonabil că, luând în considerare importanța factorilor umani în domeniul aviației civile, precum și diminuarea progresivă de-a lungul anilor a capacităților fizice necesare pentru exercitarea profesiei de pilot, legiuitorul Uniunii apreciază necesar să se stabilească o limită de vârstă pentru a acționa ca pilot în cadrul transportului aerian comercial, în scopul menținerii unui nivel adecvat de siguranță a aviației civile în Europa.
- 57 În ceea ce privește stabilirea limitei de vârstă în mod specific la 65 de ani, domnul Fries contestă o asemenea limită, arătând printre altele că, pe de o parte, nicio dată medicală demonstrată științific nu atestă un pericol sporit în legătură cu folosirea, în transportul aerian comercial, a unor piloți cu vârsta

de 65 de ani sau mai mare și că, pe de altă parte, deteriorarea capacităților fizice și psihice nu începe la o anumită vârstă, ci depinde de factori proprii fiecărui individ, printre care, în special, istoricul vieții sale.

- 58 Asemenea argumente nu pot fi însă primite.
- 59 Astfel, mai întâi, trebuie amintit că legiuitorul Uniunii dispune de o largă putere de apreciere în ceea ce privește problemele de ordin medical complexe, precum cea privind existența capacităților fizice speciale cerute pentru exercitarea profesiei de pilot de linie în cazul persoanelor care au peste o anumită vârstă, și că, în cazul în care persistă unele incertitudini cu privire la existența și la întinderea riscurilor privind sănătatea umană, legiuitorul menționat poate adopta măsuri de protecție fără a trebui să aștepte demonstrarea deplină a caracterului real și grav al acestor riscuri (a se vedea prin analogie Hotărârea din 22 mai 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, punctele 64 și 65).
- 60 Având în vedere legătura strânsă existentă între siguranța aviației civile și protecția membrilor echipajului, a pasagerilor și a locuitorilor din zonele survolate, atunci când legiuitorul Uniunii decide să stabilească o limită de vârstă precum cea în discuție în prezenta cauză, îi este permis, în prezența unor incertitudini științifice, să privilegieze măsuri care este sigur că garantează un nivel ridicat de siguranță, cu condiția ca acestea să fie bazate pe date obiective.
- 61 În această privință, mai întâi, trebuie arătat că limita de vârstă de 65 de ani poate fi considerată suficient de avansată pentru a servi ca termen autorizației de a exercita activitatea de pilot în domeniul transportului aerian comercial (a se vedea prin analogie Hotărârea din 12 ianuarie 2010, Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, punctul 52).
- 62 În continuare, este necesar să se constate că punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 reflectă normele internaționale în materia transportului aerian comercial internațional – la care, de altfel, face trimitere în mod explicit considerentul (11) al acestui regulament – care stabilesc aceeași limită de vârstă.
- 63 Or, după cum a arătat avocatul general la punctul 56 din concluzii, dat fiind că asemenea norme se întemeiază pe dezbateri și pe o experiență profesională considerabile, ele constituie, în calitate de referințe obiective și rezonabile pentru factorii de decizie, un element deosebit de relevant pentru aprecierea proporționalității dispoziției dreptului Uniunii în discuție în prezenta cauză.
- 64 Pe de altă parte, având în vedere marja de apreciere de care dispune legiuitorul Uniunii, nu se poate considera că acesta este obligat să prevadă, în locul unei limite de vârstă, o examinare individuală a capacităților fizice și psihice ale fiecărui titular al unei licențe de pilot care a depășit vârsta de 65 de ani.
- 65 În această privință, după cum a arătat avocatul general în special la punctele 60 și 61 din concluzii, acest legiuitor a ales să combine o abordare individualizată pentru intervalul de vârstă cuprins între 60 și 64 de ani cu limita de vârstă de 65 de ani, ceea ce reprezintă, având în vedere considerațiile care precedă, o opțiune adânc ancorată în normele internaționale pertinente, care sunt ele însele întemeiate pe stadiul actual al experienței medicale în materie.
- 66 În plus, trebuie subliniat că limita de vârstă menționată nu are ca efect automat obligarea persoanelor în cauză să se retragă definitiv de pe piața muncii, întrucât această limită nu instituie un regim imperativ de pensionare din oficiu și nu presupune neapărat încetarea contractului de muncă al unui salariat pentru motivul că a atins vârsta de 65 de ani (a se vedea prin analogie Hotărârea din 5 iulie 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, punctul 40).

- 67 Astfel, punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 nu exclude participarea titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani la orice activitate în domeniul transportului aerian, ci doar le interzice titularilor respectivi să acționeze ca piloți în cadrul transportului aerian comercial.
- 68 În aceste condiții, este necesar să se constate că interdicția impusă titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani să acționeze ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de interes general urmărit.
- 69 Din cele care precedă reiese că diferența de tratament pe motive de vârstă instituită de punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 este conformă cu articolul 21 alineatul (1) din cartă.

Cu privire la articolul 15 alineatul (1) din cartă

- 70 Articolul 15 alineatul (1) din cartă consacră dreptul oricărei persoane la muncă și la exercitarea unei ocupații alese sau acceptate în mod liber.
- 71 În speță, aplicarea punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 determină o restrângere a libertății de alegere a ocupației pentru titularii unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani în sensul că, începând de la data la care împlinesc vârsta de 65 de ani, aceștia nu mai pot exercita profesia de pilot în domeniul transportului aerian comercial.
- 72 Cu toate acestea, după cum s-a arătat deja la punctul 36 din prezenta hotărâre, articolul 52 alineatul (1) din cartă admite că pot fi impuse restrângeri ale exercițiului unor drepturi consacrate de aceasta în măsura în care aceste restrângeri sunt prevăzute de lege, respectă substanța acestor drepturi și libertăți și, cu respectarea principiului proporționalității, sunt necesare și răspund efectiv obiectivelor de interes general recunoscute de Uniune sau necesității protejării drepturilor și libertăților celorlalți.
- 73 În ceea ce privește, în special, libertatea de alegere a ocupației și libertatea de a desfășura o activitate comercială, trebuie amintit că, potrivit jurisprudenței Curții, dreptul la libera exercitare a activităților profesionale, la fel ca dreptul de proprietate, nu reprezintă prerogative absolute, ci trebuie luate în considerare în raport cu funcția lor în societate. În consecință, asupra acestor libertăți pot fi instituite restricții, cu condiția ca aceste restricții să răspundă efectiv unor obiective de interes general urmărite de Uniune și să nu constituie, față de scopul urmărit, o intervenție disproporționată și intolerabilă care ar aduce atingere însuși conținutului acestor drepturi (Hotărârea din 6 septembrie 2012, *Deutsches Weintor*, C-544/10, EU:C:2012:526, punctul 54 și jurisprudența citată).
- 74 Or, după cum s-a arătat la punctul 37 din prezenta hotărâre, interdicția impusă titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani să acționeze ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial trebuie să fie considerată prevăzută de lege, în sensul articolului 52 alineatul (1) din cartă.
- 75 Pe de altă parte, interdicția avută în vedere nu afectează însuși conținutul libertății de alegere a ocupației, întrucât nu face decât să impună anumite restricții activității profesionale a titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani.
- 76 În ceea ce privește obiectivul urmărit prin măsura în litigiu, din cuprinsul punctelor 40-43 din prezenta hotărâre rezultă că punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 urmărește stabilirea și menținerea unui nivel unitar și ridicat de siguranță a aviației civile în Europa, ceea ce constituie un obiectiv de interes general.

- 77 În ceea ce privește respectarea principiului proporționalității, rezultă din cuprinsul punctelor 45-52 din prezenta hotărâre că măsura în discuție în prezenta cauză poate garanta obiectivul de interes general urmărit.
- 78 Pe de altă parte, ansamblul considerațiilor prezentate la punctele 53-68 din prezenta hotărâre permite să se concluzioneze că, atunci când a prevăzut dispoziția a cărei validitate este contestată, legiuitorul Uniunii a pus în balanță, pe de o parte, imperativele de siguranță aeriană și, pe de altă parte, dreptul individual al titularilor unor licențe de pilot în vârstă de peste 65 de ani de a munci și de a exercita o ocupație aleasă într-un mod care nu poate fi considerat disproporționat în raport cu obiectivul urmărit.
- 79 Prin urmare, interdicția impusă titularilor unor licențe de pilot care au atins vârsta de 65 de ani să acționeze ca piloți pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial, prevăzută la punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011, este conformă cu articolul 15 alineatul (1) din cartă.
- 80 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se constate că examinarea primei și a celei de a doua întrebări adresate nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 în raport cu articolul 15 alineatul (1) sau cu articolul 21 alineatul (1) din cartă.

Cu privire la a treia întrebare

- 81 Prin intermediul celei de a treia întrebări formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 trebuie să fie interpretat în sensul că interzice titularului unei licențe de pilot care a atins vârsta de 65 de ani să acționeze ca pilot în cadrul unor zboruri goale sau al unor zboruri de transbordare, efectuate în cadrul activității comerciale a unui operator de transport, fără a transporta pasageri, marfă sau poștă, precum și să acționeze ca instructor și/sau ca examinator la bordul unei aeronave, fără a face parte din echipajul de zbor.
- 82 Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie amintit că, potrivit punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la regulamentul menționat, titularul unei licențe de pilot care a atins vârsta de 65 de ani nu acționează ca pilot pe o aeronavă care asigură transport aerian comercial.
- 83 Astfel, reiese chiar din modul de redactare a acestei dispoziții că numai situațiile în care sunt îndeplinite cumulativ trei condiții – și anume ca titularul unei licențe de pilot în cauză să fi atins vârsta de 65 de ani, ca acesta să acționeze ca pilot pe o aeronavă și ca aeronava respectivă să fie utilizată pentru transportul aerian comercial – intră sub incidența restricției prevăzute de această dispoziție.
- 84 În acest context, trebuie arătat că punctul FCL.010 din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 definește în mod explicit noțiunea „transport aerian comercial” ca fiind transportul de pasageri, de mărfuri sau de poștă contra unei remunerații sau prin închiriere.
- 85 Or, în ceea ce privește zborurile goale sau zborurile de transbordare, după cum reiese din decizia de trimitere și din modul de redactare a celei de a treia întrebări, acestea nu servesc transportului de pasageri, de marfă sau de poștă.
- 86 Pe de altă parte, în ceea ce privește activitățile aferente instruirii și examinării piloților, este cert că, deși se află în cabina avionului, titularul unei licențe de pilot care acționează ca instructor și/sau ca examinator nu pilotează acest avion.

- 87 Prin urmare, trebuie să se constate că nici zborurile goale, nici zborurile de transbordare sau activitățile aferente instruirii și examinării piloților nu intră sub incidența măsurii prevăzute la punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011.
- 88 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se răspundă la a treia întrebare că punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 trebuie să fie interpretat în sensul că nu interzice titularului unei licențe de pilot care a atins vârsta de 65 de ani nici să acționeze ca pilot în cadrul unor zboruri goale sau al unor zboruri de transbordare, efectuate în contextul activității comerciale a unui operator de transport, fără a transporta pasageri, marfă sau poștă, nici să acționeze ca instructor și/sau ca examinator la bordul unei aeronave, fără a face parte din echipajul de zbor.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 89 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

- 1) **Examinarea primei și a celei de a doua întrebări adresate nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea punctului FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în raport cu articolul 15 alineatul (1) sau cu articolul 21 alineatul (1) din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.**
- 2) **Punctul FCL.065 litera (b) din anexa I la Regulamentul nr. 1178/2011 trebuie să fie interpretat în sensul că nu interzice titularului unei licențe de pilot care a atins vârsta de 65 de ani nici să acționeze ca pilot în cadrul unor zboruri goale sau al unor zboruri de transbordare, efectuate în contextul activității comerciale a unui operator de transport, fără a transporta pasageri, marfă sau poștă, nici să acționeze ca instructor și/sau ca examinator la bordul unei aeronave, fără a face parte din echipajul de zbor.**

Semnături