

ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

5 juillet 2017 (*)

« Renvoi préjudiciel – Transports aériens – Règlement (UE) n° 1178/2011 – Annexe I, point FCL.065, sous b) – Interdiction aux titulaires d’une licence de pilote ayant atteint l’âge de 65 ans d’agir en tant que pilote d’un aéronef exploité pour le transport aérien commercial – Validité – Charte des droits fondamentaux de l’Union européenne – Article 15 – Liberté professionnelle – Article 21 – Égalité de traitement – Discrimination fondée sur l’âge – Transport aérien commercial – Notion »

Dans l’affaire C-190/16,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Bundesarbeitsgericht (Cour fédérale du travail, Allemagne), par décision du 27 janvier 2016, parvenue à la Cour le 5 avril 2016, dans la procédure

Werner Fries

contre

Lufthansa CityLine GmbH,

LA COUR (première chambre),

composée de M^{me} R. Silva de Lapuerta (rapporteur), président de chambre, MM. E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev et S. Rodin, juges,

avocat général : M. M. Bobek,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour M. Fries, par M^e M. Mensching, Rechtsanwalt,
 - pour Lufthansa CityLine GmbH, par M^e C. Schalast, Rechtsanwalt,
 - pour le gouvernement italien, par M^{me} G. Palmieri, en qualité d’agent, assistée de M. G. Palatiello, avvocato dello Stato,
 - pour la Commission européenne, par MM. D. Martin, W. Mölls et F. Wilman, en qualité d’agents,
- ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 21 mars 2017,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur la validité et, à titre subsidiaire, sur l’interprétation du point FCL.065, sous b), 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).

- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant M. Werner Fries à Lufthansa CityLine GmbH (ci-après « Lufthansa »), une compagnie aérienne établie en Allemagne, au sujet du paiement de la rémunération prétendument due par Lufthansa à M. Fries, afférente aux mois de novembre et de décembre de l'année 2013.

Le cadre juridique

Le droit international

La convention de Chicago

- 3 La convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après la « convention de Chicago »), a été ratifiée par tous les États membres de l'Union européenne, cette dernière n'étant toutefois pas elle-même partie à ladite convention. Cette convention a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), laquelle, aux termes de l'article 44 de ladite convention, a pour objet de développer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale ainsi que de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international.

- 4 Sous l'intitulé « Licences du personnel », l'annexe 1 de la convention de Chicago, adoptée par le Conseil de l'OACI, regroupe les normes et les pratiques recommandées qui régissent la délivrance des licences aux membres d'équipage de conduite (pilotes, mécaniciens navigants et navigateurs), aux contrôleurs de la circulation aérienne, aux opérateurs radio de station aéronautique, aux techniciens de maintenance et aux agents techniques d'exploitation. En particulier, ladite annexe contient les dispositions suivantes :

« 2.1.10.1 Un État contractant qui a délivré une licence de pilote permettra au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de pilote commandant de bord d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial international jusqu'à l'âge de 60 ans, ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote et si l'autre pilote a moins de 60 ans.

2.1.10.2 Recommandation – Il est recommandé qu'un État contractant qui a délivré une licence de pilote permette au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de copilote d'un aéronef qui effectue les vols de transport commercial international jusqu'à l'âge de 65 ans. »

Le JAR-FCL 1

- 5 Les réglementations internationales concernant les pilotes privés, professionnels ou de ligne sont élaborées par une institution internationale, dénommée « Joint Aviation Authorities », à laquelle la République fédérale d'Allemagne participe. L'une de ces réglementations, le Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing 1 (ci-après le « JAR-FCL 1 »), a été adoptée le 15 avril 2003. Le JAR-FCL 1 a été publié par le ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement au *Bundesanzeiger* n° 80a, du 29 avril 2003.

- 6 Le point 1.060 du JAR-FCL 1 précise :

« Restrictions concernant les titulaires de licence âgés de plus de 60 ans :

- a) de 60 à 64 ans :

le titulaire d'une licence de pilote de plus de 60 ans ne pourra plus exercer l'activité de pilote sur un avion de transport commercial sauf :

- 1) s'il est membre d'un équipage composé de plusieurs pilotes
- 2) et que les autres pilotes n'ont pas encore atteint l'âge de 60 ans.

b) 65 ans :

le titulaire d'une licence de pilote de plus de 65 ans ne pourra plus exercer l'activité de pilote sur un avion de transport commercial [...] »

Le droit de l'Union

Le règlement (CE) n° 216/2008

7 Le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO 2008, L 79, p. 1), dispose, à son article 2, paragraphe 1 :

« L'objectif principal du présent règlement est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe. »

Le règlement n° 1178/2011

8 Les considérants 1 et 11 du règlement n° 1178/2011 sont libellés comme suit :

« (1) Le règlement (CE) n° 216/2008 vise à établir et à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe, et prévoit les moyens d'atteindre les objectifs fixés dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.

[...]

(11) Afin d'assurer une transition harmonieuse et de garantir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, les mesures de mise en œuvre devraient refléter l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques et le progrès scientifique et technique, en matière de formation des pilotes et d'aptitude aéromédicale du personnel navigant. Il convient donc de tenir compte des exigences techniques et des procédures administratives arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les autorités conjointes de l'aviation (JAA — “*Joint Aviation Authorities*”) jusqu'au 30 juin 2009 ainsi que de la législation en vigueur relative à certaines spécificités nationales. »

9 L'article 3 du règlement n° 1178/2011, intitulé « Octroi des licences de pilote et certification médicale », dispose :

« Sans préjudice de l'article 7, les pilotes d'aéronefs visés à l'article 4, paragraphe 1, points b) et c), et à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 216/2008 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans les annexes I et IV du présent règlement. »

10 Sous l'intitulé « Définitions », le point FCL.010 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 énonce :

« Aux fins de la présente partie, les définitions suivantes s'appliquent :

[...]

Le “transport aérien commercial” désigne le transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération ou effectué en vertu d'un contrat de location.

[...] »

11 Sous l'intitulé « Restrictions des privilèges des titulaires d'une licence âgés de 60 ans ou plus pour le transport aérien commercial », le point FCL.065 de l'annexe I dudit règlement dispose ce qui suit :

« 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. »

Le droit allemand

- 12 Sous l'intitulé « Obligations issues du rapport d'obligation », l'article 241 du Bürgerliches Gesetzbuch (code civil) (ci-après le « BGB ») énonce, à son paragraphe 2 :

« Le rapport d'obligation peut, selon son contenu, obliger chaque partie à prendre en considération les droits, les biens et intérêts de l'autre partie. »

- 13 Aux termes de l'article 280, paragraphe 1, du BGB, « [l]orsque le débiteur viole une obligation découlant du rapport d'obligation, le créancier peut réclamer la réparation du préjudice qui en résulte ».

- 14 Sous l'intitulé « Retard d'acceptation », l'article 293 du BGB prévoit :

« Le créancier est constitué en retard lorsqu'il n'accepte pas la prestation qui lui est offerte. »

- 15 L'article 297 du BGB, intitulé « Impossibilité du débiteur d'exécuter », dispose ce qui suit :

« Le créancier n'est pas constitué en retard lorsqu'à l'époque de l'offre [...] le débiteur est hors d'état d'exécuter la prestation. »

- 16 Sous l'intitulé « Rémunération en cas de retard dans l'acceptation et de risque d'exploitation », l'article 615 du BGB énonce :

« Si le créancier d'une prestation de services accepte les services avec retard, le prestataire peut exiger la rémunération convenue pour les services non exécutés à cause du retard sans être tenu de les exécuter plus tard.

[...] »

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 17 M. Fries, le requérant au principal, a été employé en qualité de commandant de bord par Lufthansa au cours de la période allant de l'année 1986 jusqu'au 31 décembre 2013. Il a, en outre, été associé à la formation d'autres pilotes sur la base d'un avenant à son contrat de travail.

- 18 Au cours du mois d'octobre 2013, le requérant au principal a atteint l'âge de 65 ans. Le 31 décembre 2013, son contrat de travail a expiré au motif qu'il avait atteint l'âge d'admissibilité à une pension de retraite ordinaire dans le cadre du régime public de retraite, conformément à la convention collective applicable.

- 19 À partir du 31 octobre 2013, Lufthansa n'a plus employé M. Fries en faisant valoir que, en application du point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011, celui-ci n'avait plus, à partir de ladite date, le droit d'agir en tant que pilote dans le transport aérien commercial.

- 20 Il ressort de la décision de renvoi que, au cours de la période allant du 31 octobre au 31 décembre 2013, M. Fries disposait toujours de sa licence de pilote de ligne (ATPL), y compris de la qualification pour les avions de type Embraer, de la qualification d'instructeur de qualification de type (TRI) pour la formation de pilotes d'avion de type Embraer sur aéronef et sur simulateur, de la qualification d'examineur de qualification de type (TRE) pour l'organisation d'examens sur aéronef et sur simulateur en vue de l'obtention ou de la prorogation des licences pour les avions de type Embraer,

ainsi que de la reconnaissance de la qualité d'examineur principal (SEN) pour l'organisation d'examens d'examineur de qualification de type (TRES), quel que soit le modèle d'avion.

- 21 M. Fries invoque, devant le Bundesarbeitsgericht (Cour fédérale du travail, Allemagne), l'illégalité du refus de Lufthansa de l'employer en tant que pilote et a demandé que celle-ci soit condamnée au versement des rémunérations afférentes aux mois de novembre et de décembre 2013.
- 22 À cet égard, la juridiction de renvoi note que, selon la réglementation nationale, l'employeur est « constitué en retard » lorsqu'il n'accepte pas la prestation de travail qui lui est dûment offerte par le travailleur dans une relation de travail exécutable. Dans un tel cas, bien que le salarié ne travaille pas, il peut exiger de l'employeur la rémunération qu'il aurait perçue si celui-ci avait accepté la prestation de travail au cours de la période de retard. Le retard dans l'acceptation par l'employeur de l'offre de travail est néanmoins exclu lorsque le travailleur n'est pas en mesure d'effectuer celui-ci. En cas d'impossibilité pour le travailleur de fournir, en tout ou en partie, la prestation convenue dans le cadre du contrat de travail, l'employeur est tenu d'employer le salarié concerné à d'autres tâches auxquelles ce dernier est apte. Faute de respecter cette obligation, l'employeur peut être tenu au paiement de dommages et intérêts.
- 23 Lufthansa considère qu'aucun retard dans l'acceptation de l'offre de travail de M. Fries ne peut lui être imputé, au cours des mois de novembre et de décembre 2013, puisque le requérant au principal n'avait plus le droit, à compter de l'âge de 65 ans, de travailler en qualité de pilote de ligne dans le transport aérien commercial, en vertu du point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011, de telle sorte qu'il était hors d'état d'exécuter la prestation convenue du 1^{er} novembre 2013 jusqu'au terme de la relation de travail.
- 24 La juridiction de renvoi émet toutefois des doutes quant à la validité du point FCL.065, sous b), de l'annexe I dudit règlement au regard de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la « Charte ») et, notamment, de l'interdiction de la discrimination en raison de l'âge prévue à l'article 21, paragraphe 1, de la Charte, et au droit de travailler et d'exercer une profession librement choisie ou acceptée consacré à l'article 15, paragraphe 1, de celle-ci.
- 25 Par ailleurs, si le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du même règlement est conforme à la Charte, la juridiction de renvoi considère que M. Fries pourrait faire valoir sa créance à des dommages et intérêts, conformément à la réglementation nationale, s'il s'avérait que, une fois atteint l'âge de 65 ans, il pouvait encore effectuer des vols à vide et/ou travailler à bord d'un avion en tant que formateur et examineur. Une telle créance dépendrait de l'interprétation de la notion de « transport aérien commercial », au sens du point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011, lu en combinaison avec le point FLC.010 de cette annexe.
- 26 Dans ces conditions, le Bundesarbeitsgericht (Cour fédérale du travail) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
- « 1) Le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 est-il conforme à l'interdiction de la discrimination fondée sur l'âge prévue à l'article 21, paragraphe 1, de la Charte ?
- 2) Le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 est-il conforme à l'article 15, paragraphe 1, de la Charte selon lequel toute personne a le droit de travailler et d'exercer une profession librement choisie ou acceptée ?
- 3) En cas de réponses affirmatives aux première et deuxième questions :
- a) Les vols à vide (vols de convoyage), effectués dans le cadre de l'activité commerciale d'un transporteur aérien et qui ne transportent ni passagers ni fret ni courrier relèvent-ils également de la notion de "transport aérien commercial" au sens du point FCL.065, sous b), [de l'annexe I] du règlement n° 1178/2011 ou bien de la définition de cette notion [figurant] au point FCL.010 de l'annexe I de ce règlement ?

- b) La formation et l'organisation d'examens, au cours desquels le pilote âgé de plus de 65 ans se trouve dans le cockpit de l'avion en tant que membre non navigant de l'équipage, relèvent-elles de la notion de "transport aérien commercial" au sens du point FCL.065, sous b), [de l'annexe I] du règlement n° 1178/2011 ou bien de la définition de cette notion [figurant] au point FCL.010 de l'annexe I de ce règlement ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur les première et deuxième questions

- 27 Par ses première et deuxième questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 est valide au regard de l'article 15, paragraphe 1, ou de l'article 21, paragraphe 1, de la Charte.
- 28 Afin de répondre à ces questions, il y a lieu de déterminer, dans un premier temps, si le législateur de l'Union a violé le principe de non-discrimination, consacré à l'article 21, paragraphe 1, de la Charte, aux termes duquel « est interdite toute discrimination fondée notamment sur [...] l'âge », lorsqu'il a interdit aux titulaires d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans d'agir en tant que pilotes d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial. Dans un second temps, il convient de vérifier si, en imposant une telle interdiction, le législateur de l'Union a violé le droit de travailler et d'exercer une profession librement choisie ou acceptée, consacré à l'article 15, paragraphe 1, de la Charte, en ce qui concerne les titulaires des licences concernés par ladite interdiction.

Sur l'article 21, paragraphe 1, de la Charte

- 29 Le principe d'égalité de traitement constitue un principe général du droit de l'Union, consacré à l'article 20 de la Charte, dont le principe de non-discrimination énoncé à l'article 21, paragraphe 1, de la Charte est une expression particulière.
- 30 Selon la jurisprudence constante de la Cour, ledit principe général exige que des situations comparables ne soient pas traitées de manière différente et que des situations différentes ne soient pas traitées de manière égale, à moins qu'un tel traitement ne soit objectivement justifié (arrêt du 1^{er} mars 2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats e.a., C-236/09, EU:C:2011:100, point 28 et jurisprudence citée).
- 31 Partant, il y a lieu de vérifier, en premier lieu, si le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 institue une différence de traitement fondée sur l'âge.
- 32 En vertu de cette disposition, les titulaires d'une licence de pilote n'ont pas le droit d'agir en tant que pilotes d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial après avoir atteint l'âge de 65 ans.
- 33 Le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 accorde, ainsi, un traitement moins favorable aux titulaires d'une licence de pilote qui ont atteint l'âge de 65 ans qu'à ceux qui sont âgés de moins de 65 ans.
- 34 Par conséquent, il y a lieu de constater que cette disposition institue une différence de traitement fondée sur l'âge.
- 35 Il convient d'examiner, en second lieu, si cette différence de traitement est toutefois conforme à l'article 21, paragraphe 1, de la Charte en ce qu'elle répond aux critères énoncés à l'article 52, paragraphe 1, de celle-ci.
- 36 À cet égard, il convient de rappeler que, aux termes de l'article 52, paragraphe 1, de la Charte, toute limitation de l'exercice des droits et des libertés reconnus par celle-ci doit être prévue par la loi et respecter le contenu essentiel desdits droits et libertés. Dans le respect du principe de proportionnalité, des limitations ne peuvent être apportées que si elles sont nécessaires et répondent effectivement à des objectifs d'intérêt général reconnus par l'Union ou au besoin de protection des droits et des libertés d'autrui.

- 37 Or, il est constant que l'interdiction faite aux titulaires d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans d'agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial doit être considérée comme étant prévue par la loi, au sens de l'article 52, paragraphe 1, de la Charte, dès lors qu'elle résulte du point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011.
- 38 Par ailleurs, ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 33 de ses conclusions, cette limitation respecte le contenu essentiel du principe de non-discrimination. En effet, ladite limitation ne remet pas en cause ce principe en tant que tel dans la mesure où elle ne porte que sur la question, de portée limitée, des restrictions à l'exercice des fonctions de pilotage en vue d'assurer la sécurité aérienne (voir, par analogie, arrêt du 29 avril 2015, Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, point 54).
- 39 Cependant, il y a encore lieu de vérifier si la même limitation répond à un objectif d'intérêt général, au sens de l'article 52, paragraphe 1, de la Charte et si, dans l'affirmative, elle respecte le principe de proportionnalité au sens de cette disposition.
- 40 En ce qui concerne l'objectif poursuivi par le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011, il convient d'observer que, ainsi qu'il ressort de l'intitulé de ce règlement, ce dernier détermine les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile, conformément au règlement n° 216/2008. Le règlement n° 1178/2011 a, ainsi, été adopté afin de mettre en œuvre les dispositions du règlement n° 216/2008.
- 41 Le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 constituant une mesure de mise en œuvre du règlement n° 216/2008, il y a lieu, dès lors, de constater que la disposition en cause dans cette affaire poursuit le même objectif que ce dernier règlement, à savoir l'établissement et le maintien d'un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe, ainsi qu'il ressort tant de l'article 2 du règlement n° 216/2008 que des considérants 1 et 11 du règlement n° 1178/2011.
- 42 Or, il convient de relever que, s'agissant de la sécurité aérienne, lors de l'interprétation de l'article 2, paragraphe 5, et de l'article 4, paragraphe 1, 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), la Cour a jugé que l'objectif de garantir la sécurité du trafic aérien constitue un objectif légitime, au sens desdites dispositions (voir, en ce sens, arrêt du 13 septembre 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, points 58 et 69).
- 43 Dans ces conditions, il y a lieu de constater que l'objectif tenant à l'établissement et au maintien d'un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe constitue un objectif d'intérêt général.
- 44 Dès lors, il convient de vérifier si, en interdisant aux titulaires d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans d'agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial, le point FLC.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 impose une exigence proportionnée, c'est-à-dire si une telle mesure est appropriée pour atteindre l'objectif poursuivi et si elle ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire à cette fin.
- 45 En ce qui concerne, tout d'abord, le caractère approprié d'une telle disposition au regard de l'objectif poursuivi, il ressort de la jurisprudence de la Cour que, s'agissant de la sécurité aérienne, 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 du trafic aérien (voir, par analogie, arrêt du 13 septembre 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, point 58).
- 46 Par ailleurs, il convient d'observer que, après avoir relevé qu'il est essentiel que les pilotes de ligne possèdent des capacités physiques adéquates, dans la mesure où les défaillances physiques pour cette profession sont susceptibles d'avoir des conséquences importantes, la Cour a constaté qu'il est indéniable que ces capacités diminuent avec l'âge (voir, en ce sens, arrêt du 13 septembre 2011, Prigge e.a., C-447/09, EU:C:2011:573, point 67).
- 47 Ainsi, en ce qu'elles permettent d'exclure qu'une diminution desdites capacités physiques après 65 ans ne soit à l'origine d'accidents, les dispositions du point FLC.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 sont aptes à atteindre l'objectif d'intérêt général poursuivi.

- 48 Cela étant, il convient de rappeler, conformément à une jurisprudence constante, qu'une législation n'est propre à garantir la réalisation de l'objectif invoqué que si elle répond véritablement au souci de l'atteindre d'une manière cohérente et systématique, et que des exceptions aux dispositions d'une loi peuvent dans certains cas porter atteinte à la cohérence de celle-ci, notamment lorsque, par leur ampleur, elles aboutissent à un résultat contraire à l'objectif recherché par ladite loi (arrêt du 21 juillet 2011, Fuchs et Köhler, C-159/10 et C-160/10, EU:C:2011:508, points 85 et 86).
- 49 À cet égard, il ressort du libellé du point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 que la limite d'âge de 65 ans n'est pas applicable dans le domaine du transport aérien non commercial. Selon M. Fries, une telle exclusion affecte la cohérence de ce point au regard de l'objectif poursuivi, rendant ainsi la limitation en cause disproportionnée.
- 50 Toutefois, en imposant une telle limite d'âge dans le cadre du seul transport aérien commercial, le législateur de l'Union a pris en considération les différences entre ce type de transport et le transport aérien non commercial, à savoir, notamment, la plus grande complexité technique des aéronefs utilisés dans le cadre du transport aérien commercial et le nombre plus élevé de personnes concernées dans ce domaine, de telles différences justifiant que des règles différentes soient instaurées afin d'assurer la sécurité du trafic aérien pour les deux types de transport.
- 51 Dans ces conditions, la circonstance que la limite d'âge de 65 ans s'applique au seul domaine du transport aérien commercial paraît de nature à renforcer plutôt qu'à affaiblir le caractère proportionné de la mesure considérée.
- 52 Dès lors, l'interdiction faite aux titulaires d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans d'agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial constitue un moyen approprié pour maintenir un niveau adéquat de sécurité de l'aviation civile en Europe.
- 53 S'agissant, ensuite, du point de savoir si une telle mesure dépasse ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi et porte une atteinte excessive aux intérêts des titulaires d'une licence de pilote âgés de plus de 65 ans, il convient de replacer cette mesure dans le contexte réglementaire dans lequel elle s'insère et de prendre en considération tant le préjudice qu'elle peut occasionner aux personnes visées que les bénéfices qu'en tirent la société en général et les individus qui la composent (voir, par analogie, arrêt du 5 juillet 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, point 38 et jurisprudence citée).
- 54 À cet égard, il importe de rappeler que le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 fait partie des règles édictées par le législateur de l'Union définissant les exigences applicables au personnel navigant de l'aviation civile afin de garantir que ce personnel soit qualifié, consciencieux et compétent pour s'acquitter au mieux des fonctions qui lui sont confiées, et ce en vue d'améliorer la sécurité aéronautique.
- 55 Dès lors que, dans la chaîne des acteurs de la navigation aérienne, les pilotes des aéronefs constituent un maillon essentiel, la compétence de ces spécialistes demeure l'une des principales garanties de la fiabilité et de la sécurité de l'aviation civile. Dans ce contexte, l'adoption de mesures visant à garantir que seules les personnes disposant des capacités physiques requises soient autorisées à piloter les aéronefs est indispensable en vue de réduire au minimum le risque de défaillances dues à une erreur humaine.
- 56 Dans de telles conditions, il n'apparaît pas déraisonnable que le législateur de l'Union, en prenant en considération l'importance des facteurs humains dans le domaine de l'aviation civile ainsi que la diminution progressive des capacités physiques requises pour exercer la profession de pilote au fil des ans, estime nécessaire de fixer une limite d'âge pour agir en tant que pilote dans le cadre du transport aérien commercial, afin de maintenir un niveau adéquat de sécurité de l'aviation civile en Europe.
- 57 Quant à la fixation de la limite d'âge spécifiquement à 65 ans, M. Fries conteste une telle limite, en faisant valoir notamment que, d'une part, aucune donnée médicale établie scientifiquement n'atteste d'un danger accru lié au recours, dans le transport aérien commercial, à des pilotes âgés de 65 ans ou plus, et que, d'autre part, la détérioration des capacités physiques et psychiques ne débute pas à un âge déterminé, mais dépend de facteurs propres à chaque individu, dont, en particulier, l'histoire de vie.

- 58 De tels arguments ne sauraient toutefois être accueillis.
- 59 En effet, tout d'abord, il importe de rappeler que le législateur de l'Union dispose d'un large pouvoir d'appréciation quant aux questions d'ordre médical complexes, telles que celle de savoir si les capacités physiques particulières requises pour l'exercice de la profession de pilote de ligne ne se rencontrent pas chez les personnes au-delà d'un certain âge, et que, lorsque des incertitudes subsistent quant à l'existence ou à la portée de risques pour la santé des personnes, ledit législateur peut prendre des mesures de protection sans avoir à attendre que la réalité et la gravité de ces risques soient pleinement démontrées (voir, par analogie, arrêt du 22 mai 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, points 64 et 65).
- 60 Étant donné le lien étroit existant entre la sécurité de l'aviation civile et la protection des membres de l'équipage, des passagers et des habitants des zones survolées, lorsque le législateur de l'Union décide de fixer une limite d'âge telle que celle en cause dans la présente affaire, il lui est loisible, en présence d'incertitudes scientifiques, de privilégier des mesures dont il est certain qu'elles garantissent un niveau élevé de sécurité, à condition que celles-ci soient fondées sur des données objectives.
- 61 À cet égard, tout d'abord, il convient de relever que la limite d'âge de 65 ans peut être considérée comme suffisamment avancée pour servir de terme à l'autorisation d'exercer en tant que pilote dans le domaine du transport aérien commercial (voir, par analogie, arrêt du 12 janvier 2010, Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, point 52).
- 62 Ensuite, il y a lieu de constater que le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 reflète les règles internationales en matière de transport aérien commercial international, auxquelles le considérant 11 de ce règlement renvoie d'ailleurs explicitement, qui fixent la même limite d'âge.
- 63 Or, ainsi que M. l'avocat général l'a relevé au point 56 de ses conclusions, étant donné que de telles règles reposent sur un débat et une expertise professionnels approfondis, elles constituent, en tant que références objectives et raisonnables pour les décideurs, un élément particulièrement pertinent pour apprécier la proportionnalité de la disposition du droit de l'Union en cause dans la présente affaire.
- 64 Par ailleurs, eu égard à la marge d'appréciation dont dispose le législateur de l'Union, il ne saurait être considéré que ce dernier soit tenu de prévoir, plutôt qu'une limite d'âge, un examen individuel des capacités physiques et psychiques de chaque titulaire d'une licence de pilote ayant dépassé l'âge de 65 ans.
- 65 À cet égard, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général notamment aux points 60 et 61 de ses conclusions, ce législateur a choisi de combiner une approche individualisée pour la tranche d'âge de 60 à 64 ans avec la limite d'âge de 65 ans, ce qui représente, eu égard aux considérations qui précèdent, un choix amplement ancré dans les règles internationales pertinentes qui sont elles-mêmes fondées sur l'état actuel d'expertise médicale en la matière.
- 66 De plus, il convient de souligner que ladite limite d'âge n'a pas pour effet automatique de contraindre les personnes visées à se retirer définitivement du marché du travail, cette limite n'instaurant pas un régime impératif de mise à la retraite d'office et n'impliquant pas nécessairement qu'il soit mis un terme au contrat de travail d'un salarié au motif que celui-ci a atteint l'âge de 65 ans (voir, par analogie, arrêt du 5 juillet 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, point 40).
- 67 En effet, le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 n'exclut pas les titulaires d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans de toute activité dans le domaine du transport aérien, mais interdit seulement lesdits titulaires d'agir en tant que pilote dans le cadre du transport aérien commercial.
- 68 Dans ces conditions, il y a lieu de constater que l'interdiction faite aux titulaires d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans d'agir en tant que pilotes d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif d'intérêt général poursuivi.

- 69 Il découle de ce qui précède que la différence de traitement en raison de l'âge instituée par le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 est conforme à l'article 21, paragraphe 1, de la Charte.
- Sur l'article 15, paragraphe 1, de la Charte
- 70 L'article 15, paragraphe 1, de la Charte consacre le droit de toute personne de travailler et d'exercer une profession librement choisie.
- 71 En l'occurrence, l'application du point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 entraîne une restriction de la liberté professionnelle des titulaires d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans, en ce que ces derniers ne peuvent plus, à partir de la date de leur soixante-cinquième anniversaire, exercer la profession de pilote dans le domaine du transport aérien commercial.
- 72 Toutefois, ainsi qu'il a déjà été relevé au point 36 du présent arrêt, l'article 52, paragraphe 1, de la Charte admet que des limitations puissent être apportées à l'exercice de droits consacrés par celle-ci pour autant que ces limitations sont prévues par la loi, qu'elles respectent le contenu essentiel desdits droits et libertés et que, dans le respect du principe de proportionnalité, elles sont nécessaires et répondent effectivement à des objectifs d'intérêt général reconnus par l'Union ou au besoin de protection des droits et des libertés d'autrui.
- 73 S'agissant, en particulier, des libertés professionnelle et d'entreprise, il y a lieu de rappeler que, selon la jurisprudence de la Cour, le libre exercice d'une activité professionnelle tout comme le droit de propriété n'apparaissent pas comme des prérogatives absolues, mais doivent être pris en considération par rapport à leur fonction dans la société. Par conséquent, des restrictions peuvent être apportées à l'exercice de ces libertés, à condition que ces restrictions répondent effectivement à des objectifs d'intérêt général poursuivis par l'Union et ne constituent pas, compte tenu du but poursuivi, une intervention démesurée et intolérable qui porterait atteinte à la substance même de ces droits (arrêt du 6 septembre 2012, *Deutsches Weintor*, C-544/10, EU:C:2012:526, point 54 et jurisprudence citée).
- 74 Ainsi qu'il a été relevé au point 37 du présent arrêt, l'interdiction faite aux titulaires d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans d'agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial doit être considérée comme étant prévue par la loi, au sens de l'article 52, paragraphe 1, de la Charte.
- 75 Par ailleurs, l'interdiction considérée n'affecte pas la substance même de la liberté professionnelle puisqu'elle ne fait qu'imposer certaines restrictions à l'activité professionnelle des titulaires d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans.
- 76 En ce qui concerne l'objectif poursuivi par la mesure litigieuse, il résulte des points 40 à 43 du présent arrêt que le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 vise à établir et à maintenir un niveau uniforme et élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe, ce qui constitue un objectif d'intérêt général.
- 77 Quant au respect du principe de proportionnalité, il résulte des points 45 à 52 du présent arrêt que la mesure en cause dans la présente affaire est propre à garantir l'objectif d'intérêt général poursuivi.
- 78 Par ailleurs, l'ensemble des considérations évoquées aux points 53 à 68 du présent arrêt permet de conclure que le législateur de l'Union, en édictant la disposition dont la validité est contestée, a mis en balance, d'une part, les impératifs de sécurité aérienne et, d'autre part, le droit individuel des titulaires d'une licence de pilote âgés de plus de 65 ans de travailler et d'exercer une profession choisie, d'une manière qui ne saurait être considérée comme étant disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi.
- 79 Dès lors, l'interdiction faite aux titulaires d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans d'agir en tant que pilotes d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial, visée au point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011, est conforme à l'article 15, paragraphe 1, de la Charte.

80 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de constater que l'examen des première et deuxième questions n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité du point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 au regard de l'article 15, paragraphe 1, ou de l'article 21, paragraphe 1, de la Charte.

Sur la troisième question

81 Par sa troisième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 doit être interprété en ce sens qu'il interdit au titulaire d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans d'intervenir en tant que pilote dans des vols à vide ou des vols de convoyage, effectués dans le cadre de l'activité commerciale d'un transporteur, sans transport de passagers, de fret ou de courrier, ainsi que d'exercer en tant qu'instructeur et/ou examinateur à bord d'un aéronef, sans faire partie de l'équipage de conduite de vol.

82 Afin de répondre à cette question, il convient de rappeler que, aux termes du point FCL.065, sous b), de l'annexe I dudit règlement, le titulaire d'une licence de pilote qui a atteint l'âge de 65 ans ne pourra pas agir en tant que pilote d'un aéronef exploité pour le transport aérien commercial.

83 Il ressort ainsi du libellé même de cette disposition que seuls les cas de figure remplissant cumulativement trois conditions, à savoir que le titulaire d'une licence de pilote concerné ait atteint l'âge de 65 ans, que celui-ci agisse en tant que pilote d'un aéronef et que ledit aéronef soit exploité pour le transport aérien commercial, relèvent de la restriction prévue par cette disposition.

84 Dans ce contexte, il importe de relever que le point FCL.010 de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 définit explicitement la notion de « transport aérien commercial » comme le transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération ou effectué en vertu d'un contrat de location.

85 Or, s'agissant des vols à vide ou des vols de convoyage, ainsi qu'il ressort de la décision de renvoi et du libellé de la troisième question, ceux-ci ne servent pas au transport de passagers, de fret ou de courrier.

86 Par ailleurs, en ce qui concerne les activités associées à la formation et à l'examen de pilotes, il est constant que, bien qu'il se trouve dans le cockpit de l'avion, le titulaire d'une licence de pilote agissant en tant qu'instructeur et/ou examinateur ne pilote pas celui-ci.

87 Il convient donc de constater que ni les vols à vide, ni les vols de convoyage ou les activités associées à la formation et à l'examen de pilotes ne relèvent de la mesure visée au point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011.

88 Eu égard aux considérations qui précèdent, il convient de répondre à la troisième question que le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 doit être interprété en ce sens qu'il n'interdit au titulaire d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans ni d'intervenir en tant que pilote dans des vols à vide ou des vols de convoyage, effectués dans le cadre de l'activité commerciale d'un transporteur, sans transport de passagers, de fret ou de courrier, ni d'exercer en tant qu'instructeur et/ou examinateur à bord d'un aéronef, sans faire partie de l'équipage de conduite de vol.

Sur les dépens

89 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 :

- 1) L'examen des première et deuxième questions n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité du point FCL.065, sous b), 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, au regard de l'article 15, paragraphe 1, ou de l'article 21, paragraphe 1, de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

- 2) Le point FCL.065, sous b), de l'annexe I du règlement n° 1178/2011 doit être interprété en ce sens qu'il n'interdit au titulaire d'une licence de pilote ayant atteint l'âge de 65 ans ni d'intervenir en tant que pilote dans des vols à vide ou des vols de convoyage, effectués dans le cadre de l'activité commerciale d'un transporteur, sans transport de passagers, de fret ou de courrier, ni d'exercer en tant qu'instructeur et/ou examinateur à bord d'un aéronef, sans faire partie de l'équipage de conduite de vol.**

Signatures

* Langue de procédure : l'allemand.