Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

5 de julho de 2017*

«Reenvio prejudicial — Transportes aéreos — Regulamento (UE) n.º 1178/2011 — Anexo I, ponto FCL.065, alínea b) — Proibição de os titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade desempenharem funções de piloto numa aeronave que efetue um transporte aéreo comercial — Validade — Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia — Artigo 15.º — Liberdade profissional — Artigo 21.º — Igualdade de tratamento — Discriminação em razão da idade — Transporte aéreo comercial — Conceito»

No processo C-190/16,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Bundesarbeitsgericht (Tribunal Federal do Trabalho, Alemanha), por decisão de 27 de janeiro de 2016, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 5 de abril de 2016, no processo

Werner Fries

contra

Lufthansa CityLine GmbH,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: R. Silva de Lapuerta (relatora), presidente de secção, E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev e S. Rodin, juízes,

advogado-geral: M. Bobek,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

— em representação de W. Fries, por M. Mensching, Rechtsanwalt,

— em representação da Lufthansa CityLine GmbH, por C. Schalast, Rechtsanwalt,

— em representação do Governo italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por G. Palatiello, avvocato dello Stato,

— em representação da Comissão Europeia, por D. Martin, W. Mölls e F. Wilman, na qualidade de agentes,

* Língua do processo: alemão.

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 21 de março de 2017,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a validade e, a título subsidiário, a interpretação do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO 2011, L 311, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe Werner Fries à Lufthansa CityLine GmbH (a seguir «Lufthansa»), uma companhia aérea estabelecida na Alemanha, a respeito do pagamento da remuneração alegadamente devida pela Lufthansa a W. Fries, referente aos meses de novembro e de dezembro de 2013.

Quadro jurídico

Direito internacional

Convenção de Chicago

3 A Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de dezembro de 1944 (a seguir «Convenção de Chicago»), foi ratificada por todos os Estados-Membros da União Europeia, não sendo esta última, todavia, ela própria parte na referida Convenção. Esta Convenção instituiu a Organização Internacional da Aviação Civil (OACI), a qual, nos termos do artigo 44.º da referida Convenção, tem como objetivo aperfeiçoar os princípios e a técnica da navegação aérea internacional e estimular o estabelecimento e o desenvolvimento de transportes aéreos internacionais.

4 Sob o título «Licenças de pessoal», o anexo 1 da Convenção de Chicago, adotado pelo Conselho da OACI, reúne as normas e as práticas recomendadas que disciplinam a emissão de licenças aos membros da tripulação de voo (pilotos, mecânicos e navegadores), aos controladores do tráfego aéreo, aos operadores de rádio de estação aeronáutica, aos técnicos de manutenção e aos agentes técnicos de exploração. Em particular, o referido anexo contém as disposições seguintes:

«2.1.10.1 Um Estado contratante que emita uma licença de piloto permite que o titular dessa licença desempenhe as funções de piloto comandante de bordo de uma aeronave que efetue voos de transporte comercial internacional até atingir 60 anos de idade ou até atingir 65 anos de idade no caso de voos com mais de um piloto e desde que o outro piloto tenha menos de 60 anos de idade.

2.1.10.2 Recomendação — Recomenda-se que um Estado contratante que emita uma licença de piloto autorize o titular dessa licença a desempenhar as funções de copiloto de uma aeronave que efetua voos de transporte comercial internacional até atingir 65 anos de idade.»

JAR-FCL 1

5 As regulamentações internacionais relativas aos pilotos privados, profissionais ou de linha são elaboradas por uma instituição internacional, denominada «Joint Aviation Authorities», na qual a República Federal da Alemanha participa. Uma destas regulamentações, a Joint Aviation Requirements

— Flight Crew Licensing 1 (a seguir «JAR-FCL 1»), foi adotada em 15 de abril de 2003. A JAR-FCL 1 foi publicada pelo Ministério Federal dos Transportes, da Construção e da Habitação, no *Bundesanzeiger* n.º 80a, de 29 de abril de 2003.

6 O ponto 1.060 da JAR-FCL 1 precisa:

«Restrições respeitantes aos titulares de licenças com mais de 60 anos de idade:

a) Entre 60 e 64 anos:

o titular de uma licença de piloto com mais de 60 anos de idade deixa de poder exercer a atividade de piloto em aeronaves de transporte comercial exceto:
1) se for membro de uma tripulação composta por vários pilotos
2) e se os outros pilotos ainda não tiverem atingido 60 anos de idade.

b) 65 anos:

o titular de uma licença de piloto com mais de 65 anos de idade deixa de poder exercer a atividade de piloto em aeronaves de transporte comercial […]»

Direito da União

Regulamento (CE) n.º 216/2008

7 O Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO 2008, L 79, p. 1), dispõe, no seu artigo 2.º, n.º 1:

«O objetivo principal do presente regulamento é garantir e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil em toda a Europa.»

Regulamento n.º 1178/2011

8 Os considerandos 1 e 11 do Regulamento n.º 1178/2011 têm a seguinte redação:

«(1) O Regulamento (CE) n.º 216/2008 visa estabelecer e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na Europa e prevê os meios para atingir os objetivos visados, assim como outros objetivos, no domínio da segurança da aviação civil.

[…]

(11) Para garantir uma transição suave e um nível elevado e uniforme de segurança na aviação civil na União, as medidas de execução devem refletir o estado da arte, incluindo as melhores práticas, e os progressos científicos e técnicos no domínio da formação de pilotos e da avaliação da aptidão médica aeronáutica das tripulações de voo. Por conseguinte, devem ser tidos em conta os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos acordados pela Organização [Internacional da Aviação Civil] [OACI] e pelas Autoridades Comuns da Aviação até 30 de junho de 2009, assim como a legislação em vigor relativa a contextos nacionais específicos.»

9 O artigo 3.º do Regulamento n.º 1178/2011, com a epígrafe «Atribuição de licenças e certificação médica dos pilotos», dispõe:

«Sem prejuízo do artigo 7.º, os pilotos das aeronaves mencionadas no artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) e c), e no artigo 4.º, n.º 5, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 devem cumprir os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos previstos nos Anexos I e IV do presente regulamento.»

10 Sob a epígrafe «Definições», o ponto FCL.010 do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 enuncia:

«Para efeitos da presente parte entende-se por:

[…]

"Transporte aéreo comercial", o transporte de passageiros, carga ou correio mediante remuneração ou contrato de afretamento.

[…]»

11 Sob a epígrafe «Redução dos privilégios dos titulares de licenças com 60 anos de idade ou mais no transporte aéreo comercial», o ponto FCL.065 do Anexo I do referido regulamento dispõe o seguinte:

«a) Idad[e] entre os 60 e os 64 anos. Aviões e helicópteros. O titular de uma licença de piloto que tenha atingido os 60 anos de idade não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue transporte aéreo comercial, exceto:
1) Como membro de uma tripulação multipiloto; e
2) Desde que o titular seja o único piloto na tripulação de voo que atingiu os 60 anos de idade;

b) [65] anos. O titular de uma licença de piloto que tenha atingido os [65] anos não pode desempenhar funções de piloto numa aeronave que efectue transporte aéreo comercial.»

Direito alemão

12 Sob a epígrafe «Deveres decorrentes da relação obrigacional», o § 241 do Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil) (a seguir «BGB») enuncia, no seu n.º 2:

«Em função do seu conteúdo, a relação obrigacional pode obrigar cada uma das partes a tomar em consideração os direitos, os bens e os interesses da outra parte.»

13 Nos termos do § 280, n.º 1, do BGB, «[n]o caso de o devedor violar um dever decorrente da relação obrigacional, o credor pode exigir uma indemnização pelo dano causado».

14 Sob a epígrafe «Mora por falta de cumprimento», o § 293 do BGB prevê:

«O credor incorre em mora se não aceitar a prestação que lhe é oferecida.»

15 O § 297 do BGB, sob a epígrafe «Impossibilidade do devedor de executar», dispõe o seguinte:

«O credor não incorre em mora se o devedor, no momento da proposta […] não estiver em condições de executar a prestação.»

16 Sob a epígrafe «Remuneração em caso de mora por falta de cumprimento e de risco de exploração», o § 615 do BGB enuncia:

«Se, ao aceitar os serviços, o credor estiver numa situação de mora, a parte obrigada a prestar os serviços pode exigir a remuneração acordada pelos serviços não executados devido à situação de mora, sem estar obrigada a executar esses serviços mais tarde.

[…]»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

17 W. Fries, recorrente no processo principal, foi empregado na qualidade de comandante de bordo pela Lufthansa no período compreendido entre o ano de 1986 e 31 de dezembro de 2013. Foi, além disso, designado para dar formação a outros pilotos, ao abrigo de uma adenda ao seu contrato de trabalho.

18 Em outubro de 2013, o recorrente no processo principal atingiu 65 anos de idade. Em 31 de dezembro de 2013, o seu contrato de trabalho caducou por ter atingido a idade de admissibilidade para receber uma pensão de reforma comum ao abrigo do regime público das pensões de reforma, em conformidade com a convenção coletiva aplicável.

19 A partir de 31 de outubro de 2013, a Lufthansa deixou de empregar W. Fries tendo alegado que, em aplicação do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011, este já não tinha direito, a partir da referida data, de desempenhar funções de piloto em aeronaves que efetuem transporte aéreo comercial.

20 Decorre da decisão de reenvio que, durante o período compreendido entre 31 de outubro e 31 de dezembro de 2013, W. Fries continuou a ser titular da sua licença para operar aviões comerciais (ATPL), incluindo a qualificação para o modelo de aeronave Embraer, a habilitação de instrutor de qualificação de tipo (TRI) enquanto *Type Rating Instructor (TRI)* para a formação de pilotos de avião nos modelos de aeronave Embraer em aviões e em simuladores, a habilitação enquanto *Type Rating Examiner* (TRE) para a realização de provas em aviões e em simuladores para efeitos da obtenção ou da prorrogação de licenças para os modelos de aeronave Embraer e a certificação enquanto *Senior Examiner* (SEN) para organizar exames de examinador de qualificação de *Type Rating Examiners* (TRE), independentemente do modelo de aeronave.

21 W. Fries invoca, perante o Bundesarbeitsgericht (Tribunal Federal do Trabalho, Alemanha), a ilegalidade da recusa da Lufthansa em o empregar como piloto e pediu que esta seja condenada no pagamento das remunerações referentes aos meses de novembro e de dezembro de 2013.

22 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio observa que, nos termos da regulamentação nacional, o empregador «incorre em mora por falta de cumprimento» se, no âmbito de um contrato de trabalho exequível, não aceitar a prestação laboral que lhe é oferecida pelo trabalhador. Neste caso, embora o empregado não trabalhe, pode exigir ao empregador a remuneração que teria recebido se aquele tivesse aceitado a prestação laboral durante o período de mora. Não obstante, a mora por falta de cumprimento do empregador fica excluída quando o trabalhador não estiver em condições de efetuar a sua prestação. Caso seja impossível para o trabalhador efetuar, total ou parcialmente, a prestação acordada no âmbito do contrato de trabalho, o empregador é obrigado a atribuir ao trabalhador em causa outras funções para as quais este último esteja apto. Se não respeitar esta obrigação, o empregador pode ser obrigado ao pagamento de uma indemnização.

23 A Lufthansa considera que não lhe pode ser imputada nenhuma mora na aceitação da prestação laboral de W. Fries durante os meses de novembro e de dezembro de 2013, uma vez que o recorrente no processo principal já não tinha direito, a partir do momento em que atingiu 65 anos de idade, de

trabalhar na qualidade de piloto de linha no transporte aéreo comercial, por força do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011, pelo que entre o dia 1 de novembro de 2013 e o termo da relação laboral se encontrava impossibilitado de executar a prestação acordada.

24 Contudo, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas sobre a validade do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do referido regulamento à luz da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (a seguir «Carta») e, nomeadamente, da proibição da discriminação em razão da idade prevista no artigo 21.º, n.º 1, da Carta, e do direito de trabalhar e de exercer uma profissão livremente escolhida ou aceite, consagrado no artigo 15.º, n.º 1, desta.

25 Por outro lado, embora o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do mesmo regulamento seja conforme com a Carta, o órgão jurisdicional de reenvio considera que W. Fries pode fazer valer o seu crédito de indemnização, em conformidade com a regulamentação nacional, se se vier a considerar que, depois de atingidos os 65 anos de idade, W. Fries ainda podia efetuar voos vazios e/ou trabalhar a bordo de um avião enquanto formador e examinador. Tal crédito depende da interpretação que for dada ao conceito de «transporte aéreo comercial», na aceção do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011, lido em conjugação com o ponto FLC.010 deste anexo.

26 Nestas condições, o Bundesarbeitsgericht (Tribunal Federal do Trabalho) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) É o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 compatível com a proibição da discriminação em razão da idade consagrada no artigo 21.º, n.º 1, da [Carta]?

2) É o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 compatível com o artigo 15.º, n.º 1, da [Carta], nos termos do qual todas as pessoas têm o direito de trabalhar e de exercer uma profissão livremente escolhida ou aceite?

3) Em caso de resposta afirmativa à primeira e segunda questões:
   a) Os denominados voos vazios [voos *ferry*] operados por uma operadora de transporte aéreo que não transportam nem passageiros nem carga ou correio são abrangidos pelo conceito de "transporte aéreo comercial" na aceção do ponto FCL.065, alínea b), [do Anexo I] do Regulamento n.º 1178/2011 ou pela definição deste conceito prevista no ponto FCL.010 do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011?
   b) A formação e a realização de exames em que um piloto com mais de 65 anos permanece no *cockpit* do avião como membro passivo da tripulação são abrangidas pelo conceito de "transporte aéreo comercial" na aceção do ponto FCL.065, alínea b), [do Anexo I] do Regulamento n.º 1178/2011 ou pela definição deste conceito prevista no ponto FCL.010 do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira e segunda questões

27 Com a primeira e segunda questões, que há que examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 é válido à luz do artigo 15.º, n.º 1, ou do artigo 21.º, n.º 1, da Carta.

28 Para responder a estas questões, há que determinar, num primeiro momento, se o legislador da União violou o princípio da não discriminação, consagrado no artigo 21.º, n.º 1, da Carta, nos termos do qual «é proibida a discriminação em razão, designadamente, [da] idade», quando proibiu os titulares de uma licença de piloto que atingem 65 anos de idade de desempenharem funções de piloto numa aeronave

que efetue um transporte aéreo comercial. Num segundo momento, há que verificar se, quando impôs tal proibição, o legislador da União violou o direito de trabalhar e de exercer uma profissão livremente escolhida ou aceite, consagrado no artigo 15.º, n.º 1, da Carta, no que diz respeito aos titulares das licenças abrangidos pela referida proibição.

Quanto ao artigo 21.º, n.º 1, da Carta

29 O princípio da igualdade de tratamento constitui um princípio geral do direito da União, consagrado no artigo 20.º da Carta, de que o princípio da não discriminação enunciado no artigo 21.º, n.º 1, da Carta constitui uma expressão particular.

30 Segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, o referido princípio geral exige que situações comparáveis não sejam tratadas de modo diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de modo igual, exceto se tal tratamento for objetivamente justificado (acórdão de 1 de março de 2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats e o., C-236/09, EU:C:2011:100, n.º 28 e jurisprudência referida).

31 Por conseguinte, há que começar por verificar se o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 cria uma diferença de tratamento em razão da idade.

32 Nos termos desta disposição, os titulares de uma licença de piloto não têm direito de desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue um transporte aéreo comercial depois de terem atingido 65 anos de idade.

33 O ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 concede, assim, um tratamento menos favorável aos titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade face àqueles que ainda não tenham atingido 65 anos de idade.

34 Deste modo, há que constatar que esta disposição institui uma diferença de tratamento em razão da idade.

35 Em seguida, há que examinar se esta diferença de tratamento é, no entanto, conforme com o artigo 21.º, n.º 1, da Carta e respeita os critérios enunciados no artigo 52.º, n.º 1, desta.

36 A este respeito, há que recordar que, nos termos do artigo 52.º, n.º 1, da Carta, qualquer restrição ao exercício dos direitos e liberdades reconhecidos nesta deve ser prevista por lei e respeitar o conteúdo essencial desses direitos e liberdades. Na observância do princípio da proporcionalidade, essas restrições só podem ser introduzidas se forem necessárias e corresponderem efetivamente a objetivos de interesse geral reconhecidos pela União, ou à necessidade de proteção dos direitos e das liberdades de terceiros.

37 Ora, é facto assente que se deve considerar que a proibição de os titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade desempenharem funções de piloto numa aeronave que efetue um transporte aéreo comercial está prevista na lei, na aceção do artigo 52.º, n.º 1, da Carta, uma vez que resulta do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011.

38 Por outro lado, como salientou o advogado-geral no n.º 33 das suas conclusões, esta limitação respeita o conteúdo essencial do princípio da não discriminação. Com efeito, a referida limitação não põe em causa este princípio enquanto tal, na medida em que diz apenas respeito à questão, de âmbito limitado, das restrições ao exercício das funções de pilotagem para assegurar a segurança aérea (v., por analogia, acórdão de 29 de abril de 2015, Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, n.º 54).

39 Todavia, há ainda que verificar se a mesma limitação corresponde a um objetivo de interesse geral, na aceção do artigo 52.º, n.º 1, da Carta, e se, em caso afirmativo, respeita o princípio da proporcionalidade na aceção desta disposição.

40 No que diz respeito ao objetivo prosseguido pelo ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011, há que observar que, conforme decorre do título deste regulamento, este último determina os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, nos termos do Regulamento n.º 216/2008. Assim, o Regulamento n.º 1178/2011 foi adotado para implementar as disposições do Regulamento n.º 216/2008.

41 Na medida em que o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 constitui uma medida de implementação do Regulamento n.º 216/2008, há, por conseguinte, que constatar que a disposição em causa neste processo prossegue o mesmo objetivo que este último regulamento, a saber, o estabelecimento e a manutenção de um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na Europa, conforme decorre tanto do artigo 2.º do Regulamento n.º 216/2008 como dos considerandos 1 e 11 do Regulamento n.º 1178/2011.

42 Ora, cabe salientar que, no que diz respeito à segurança aérea, aquando da interpretação do artigo 2.º, n.º 5, e do artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2000/78/CE do Conselho, de 27 de novembro de 2000, que estabelece um quadro geral de igualdade de tratamento no emprego e na atividade profissional (JO 2000, L 303, p. 16), o Tribunal de Justiça declarou que o objetivo de garantir a segurança do tráfego aéreo constitui um objetivo legítimo, na aceção das referidas disposições (v., neste sentido, acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o., C-447/09, EU:C:2011:573, n.ºs 58 e 69).

43 Nestas condições, há que constatar que o objetivo que visa o estabelecimento e a manutenção de um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil na Europa constitui um objetivo de interesse geral.

44 Por conseguinte, há que verificar se, quando proíbe os titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade de desempenharem funções de piloto numa aeronave que efetue um transporte aéreo comercial, o ponto FLC.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 impõe uma exigência proporcional, ou seja, se tal medida é adequada para atingir o objetivo prosseguido e se não excede o que é necessário para esse fim.

45 No que diz respeito, em primeiro lugar, ao caráter adequado de tal disposição à luz do objetivo prosseguido, decorre da jurisprudência do Tribunal de Justiça que, no que se refere à segurança aérea, as medidas destinadas a evitar acidentes aéreos através do controlo da aptidão e das capacidades físicas dos pilotos, de modo a que as falhas humanas não estejam na origem dos referidos acidentes, são, inegavelmente, medidas suscetíveis de garantir a segurança do tráfego aéreo (v., por analogia, acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o., C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 58).

46 Por outro lado, há que observar que, depois de ter salientado que é essencial que os pilotos de linha possuam capacidades físicas adequadas, na medida em que nesta profissão as falhas físicas são suscetíveis de ter consequências importantes, o Tribunal de Justiça constatou que é inegável que essas capacidades diminuem com a idade (v., neste sentido, acórdão de 13 de setembro de 2011, Prigge e o., C-447/09, EU:C:2011:573, n.º 67).

47 Assim, na medida em que permitam excluir que uma diminuição das referidas capacidades físicas depois dos 65 anos de idade esteja na origem de acidentes, as disposições do ponto FLC.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 são adequadas para atingir o objetivo de interesse geral prosseguido.

48 No entanto, há que recordar, em conformidade com jurisprudência constante, que uma legislação só é adequada para garantir a realização do objetivo invocado se responder verdadeiramente à intenção de o alcançar de maneira coerente e sistemática, e que exceções às disposições de uma lei podem, em certos casos, prejudicar a coerência desta, nomeadamente quando, pela sua amplitude, conduzam a um resultado contrário ao objetivo pretendido pela referida lei (acórdão de 21 de julho de 2011, Fuchs e Köhler, C-159/10 e C-160/10, EU:C:2011:508, n.os 85 e 86).

49 A este respeito, decorre da redação do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 que o limite de 65 anos de idade não é aplicável no âmbito do transporte aéreo não comercial. Segundo W. Fries, tal exclusão afeta a coerência deste ponto à luz do objetivo prosseguido, tornando assim a limitação em causa desproporcionada.

50 Contudo, quando impôs este limite de idade apenas no âmbito do transporte aéreo comercial, o legislador da União tomou em consideração as diferenças entre este tipo de transporte e o transporte aéreo não comercial, a saber, nomeadamente, a maior complexidade técnica das aeronaves utilizadas no âmbito do transporte aéreo comercial e o número mais elevado de pessoas envolvidas neste âmbito, pelo que tais diferenças justificam que sejam instauradas regras diferentes para assegurar a segurança do tráfego aéreo para os dois tipos de transporte.

51 Nestas condições, a circunstância de o limite de 65 anos de idade se aplicar apenas no âmbito do transporte aéreo comercial é mais suscetível de reforçar do que de enfraquecer o caráter proporcional da medida considerada.

52 Deste modo, a proibição de os titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade desempenharem funções de piloto numa aeronave que efetue um transporte aéreo comercial constitui um meio adequado para manter um nível adequado de segurança da aviação civil na Europa.

53 Em seguida, no que diz respeito à questão de saber se tal medida excede o que é necessário para atingir o objetivo prosseguido e afeta de forma excessiva os interesses dos titulares de uma licença de piloto com mais de 65 anos de idade, há que colocar esta medida no contexto regulamentar no qual se insere e tomar em consideração tanto o prejuízo que pode causar às pessoas por ela visadas como os benefícios que dela podem retirar a sociedade em geral e os indivíduos que a compõem (v., por analogia, acórdão de 5 de julho de 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, n.º 38 e jurisprudência referida).

54 A este respeito, há que recordar que o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 faz parte das regras estabelecidas pelo legislador da União que definem as exigências aplicáveis à tripulação da aviação civil para garantir que esta tripulação seja qualificada, conscienciosa e competente para que desempenhe da melhor forma as funções que lhe são confiadas, e isto para melhorar a segurança aeronáutica.

55 Na medida em que, na cadeia dos atores da navegação aérea, os pilotos das aeronaves constituem um elemento essencial, a competência destes especialistas continua a ser uma das principais garantias da fiabilidade e da segurança da aviação civil. Neste contexto, a adoção de medidas destinadas a garantir que só as pessoas que disponham das capacidades físicas requeridas sejam autorizadas a pilotar as aeronaves é indispensável para reduzir ao mínimo o risco de falhas causadas por erro humano.

56 Nestas condições, não se afigura irrazoável que o legislador da União, tomando em consideração a importância dos fatores humanos no âmbito da aviação civil, bem como a diminuição progressiva ao longo dos anos das capacidades físicas exigidas para exercer a profissão de piloto, considere que é necessário fixar um limite de idade para desempenhar funções de piloto no âmbito do transporte aéreo comercial, para manter um nível adequado de segurança da aviação civil na Europa.

57 No que se refere à fixação do limite especificamente nos 65 anos de idade, W. Fries contesta tal limite, alegando nomeadamente que, por um lado, nenhum dado médico com base científica comprova a existência de um risco acrescido associado ao recurso, no transporte aéreo comercial, a pilotos que já tenham atingido 65 anos de idade, e que, por outro, a deterioração das capacidades físicas e psíquicas não começa numa determinada idade, antes dependendo de fatores próprios a cada indivíduo, entre os quais, em particular, a sua história de vida.

58 Tais argumentos não podem, todavia, ser acolhidos.

59 Com efeito, em primeiro lugar, importa recordar que o legislador da União dispõe de um amplo poder de apreciação quanto às questões de ordem médica complexas, como as de saber se as capacidades físicas específicas exigidas para o exercício da profissão de piloto de linha já não existem nas pessoas que tenham atingido uma certa idade, e que, quando subsistam incertezas quanto à existência ou ao alcance de riscos para a saúde das pessoas, o referido legislador pode adotar medidas de proteção sem ter de esperar que a realidade e a gravidade de tais riscos sejam plenamente demonstradas (v., por analogia, acórdão de 22 de maio de 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, n.os 64 e 65).

60 Atendendo à relação estreita entre a segurança da aviação civil e a proteção da tripulação, dos passageiros e dos habitantes das zonas sobrevoadas, quando o legislador da União decide fixar um limite de idade como aquele que está em causa no presente processo, é admissível que este, perante incertezas científicas, privilegie medidas que com toda a certeza lhe garantam um nível elevado de segurança, desde que estas se baseiem em dados objetivos.

61 A este respeito, em primeiro lugar, há que assinalar que se pode considerar que o limite de 65 anos de idade é suficientemente avançado para servir de termo à autorização para exercer como piloto no âmbito do transporte aéreo comercial (v., por analogia, acórdão de 12 de janeiro de 2010, Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, n.º 52).

62 Em seguida, há que constatar que o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 reflete as regras internacionais em matéria de transporte aéreo comercial internacional, para as quais o considerando 11 deste regulamento aliás remete explicitamente, que fixam o mesmo limite de idade.

63 Ora, como salientou o advogado-geral no n.º 56 das suas conclusões, uma vez que tais regras assentam num debate e numa experiência profissionais aprofundados, estas constituem, enquanto referências objetivas e razoáveis para os decisores, um elemento particularmente pertinente para apreciar a proporcionalidade da disposição do direito da União em causa no presente processo.

64 Por outro lado, atendendo à margem de apreciação de que o legislador da União dispõe, não se pode considerar que este último seja obrigado a prever, em vez de um limite de idade, um exame individual das capacidades físicas e psíquicas de cada titular de uma licença de piloto que tenha atingido 65 anos de idade.

65 A este respeito, como salientou o advogado-geral, nomeadamente, nos n.os 60 e 61 das suas conclusões, este legislador optou por combinar uma abordagem individualizada para o grupo etário entre os 60 e os 64 anos de idade com o limite de 65 anos de idade, o que representa, atendendo às considerações precedentes, uma escolha amplamente ancorada nas regras internacionais pertinentes que se baseiam, elas próprias, no estado atual da peritagem médica na matéria.

66 Além disso, importa sublinhar que o referido limite de idade não tem por efeito automático obrigar as pessoas visadas a retirarem-se definitivamente do mercado de trabalho, uma vez que este limite não institui um regime imperativo de passagem automática à reforma e não implica necessariamente que seja colocado um termo ao contrato de trabalho de um trabalhador por este ter atingido 65 anos de idade (v., por analogia, acórdão de 5 de julho de 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, n.º 40).

67 Com efeito, o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 não exclui os titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade de todas as atividades no âmbito do transporte aéreo, mas proíbe apenas os referidos titulares de exercerem funções de piloto no âmbito do transporte aéreo comercial.

68 Nestas condições, há que constatar que a proibição de os titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade desempenharem funções de piloto numa aeronave que efetue um transporte aéreo comercial não excede o que é necessário para atingir o objetivo do interesse geral prosseguido.

69 Decorre do que precede que a diferença de tratamento em razão da idade instituída pelo ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 é conforme com o artigo 21.º, n.º 1, da Carta.

Quanto ao artigo 15.º, n.º 1, da Carta

70 O artigo 15.º, n.º 1, da Carta consagra o direito de todas as pessoas trabalharem e exercerem uma profissão livremente escolhida.

71 No caso em apreço, da aplicação do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 decorre uma restrição da liberdade profissional dos titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade, uma vez que estes últimos já não podem, a partir da data do seu sexagésimo quinto aniversário, exercer a profissão de piloto no âmbito do transporte aéreo comercial.

72 Contudo, como foi já salientado no n.º 36 do presente acórdão, o artigo 52.º, n.º 1, da Carta admite que sejam introduzidas restrições ao exercício dos direitos consagrados por esta desde que estas restrições estejam previstas na lei, respeitem o conteúdo essencial desses direitos e liberdades e que, na observância do princípio da proporcionalidade, sejam necessárias e correspondam efetivamente a objetivos de interesse geral reconhecidos pela União, ou à necessidade de proteção dos direitos e das liberdades de terceiros.

73 No que se refere, em particular, às liberdades profissional e de empresa, há que recordar que, segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o livre exercício de uma atividade profissional e o direito de propriedade não devem ser entendidos como prerrogativas absolutas, antes devendo ser tomados em consideração com referência à sua função na sociedade. Por conseguinte, podem ser introduzidas restrições ao exercício dessas liberdades, desde que estas restrições correspondam, efetivamente, a objetivos de interesse geral prosseguidos pela União e não constituam, face a esses objetivos, uma intervenção desproporcionada e intolerável, suscetível de atentar contra a própria essência desses direitos (acórdão de 6 de setembro de 2012, Deutsches Weintor, C-544/10, EU:C:2012:526, n.º 54 e jurisprudência referida).

74 Conforme foi salientado no n.º 37 do presente acórdão, deve considerar-se que está prevista na lei a proibição de os titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade desempenharem funções de piloto numa aeronave que efetue um transporte aéreo comercial na aceção do artigo 52.º, n.º 1, da Carta.

75 Por outro lado, a proibição em causa não afeta a substância em si mesma da liberdade profissional, uma vez que mais não faz do que impor certas restrições à atividade profissional dos titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade.

76 No que respeita ao objetivo prosseguido pela medida controvertida, resulta dos n.os 40 a 43 do presente acórdão que o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 visa estabelecer e manter um nível elevado e uniforme da segurança da aviação civil na Europa, o que constitui um objetivo de interesse geral.

77 Quanto ao respeito pelo princípio da proporcionalidade, resulta dos n.os 45 a 52 do presente acórdão que a medida em causa no presente processo é adequada para garantir o objetivo de interesse geral prosseguido.

78 Por outro lado, o conjunto de considerações evocadas nos n.os 53 a 68 do presente acórdão permite concluir que o legislador da União, ao estabelecer a disposição cuja validade é contestada, ponderou, por um lado, os imperativos da segurança aérea e, por outro, o direito individual de os titulares de uma licença de piloto com mais de 65 anos de idade trabalharem e exercerem uma profissão escolhida, pelo que não se deve considerar que é desproporcionada face ao objetivo prosseguido.

79 Por conseguinte, a proibição de os titulares de uma licença de piloto que tenham atingido 65 anos de idade desempenharem funções de piloto numa aeronave que efetue um transporte aéreo comercial, referida no ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011, é conforme com o artigo 15.º, n.º 1, da Carta.

80 Atendendo às considerações precedentes, há que constatar que o exame da primeira e segunda questões não revelou nenhum elemento suscetível de afetar a validade do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 à luz do artigo 15.º, n.º 1, ou do artigo 21.º, n.º 1, da Carta.

Quanto à terceira questão

81 Com a terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 deve ser interpretado no sentido de que proíbe o titular de uma licença de piloto que tenha atingido 65 anos de idade de atuar como piloto em voos vazios ou em voos *ferry*, efetuados no âmbito da atividade comercial de um transportador, sem transporte de passageiros, de carga ou de correio, assim como de exercer como instrutor e/ou examinador a bordo de uma aeronave, sem fazer parte da tripulação do voo.

82 Para responder a esta questão, importa recordar que, nos termos do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do referido regulamento, o titular de uma licença de piloto que atingiu 65 anos de idade não poderá desempenhar funções de piloto numa aeronave que efetue um transporte aéreo comercial.

83 Decorre assim da própria redação desta disposição que só as situações nas quais os três requisitos estejam preenchidos, a saber, que o titular de uma licença de piloto em causa tenha atingido 65 anos de idade, que o mesmo atue como piloto de uma aeronave e que a referida aeronave seja explorada para o transporte aéreo comercial, estão abrangidas pela restrição prevista nesta disposição.

84 Neste contexto, importa salientar que o ponto FCL.010 do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 define expressamente o conceito de «transporte aéreo comercial» como o transporte de passageiros, de carga ou de correio mediante remuneração ou ao abrigo de um contrato de afretamento.

85 Ora, tratando-se de voos vazios ou de voos *ferry*, conforme decorre da decisão de reenvio e da redação da terceira questão, estes não correspondem ao transporte de passageiros, de carga nem de correio.

86 Por outro lado, no que respeita às atividades associadas à formação e ao exame de pilotos, é facto assente que, ainda que esteja no *cockpit* do avião, o titular de uma licença de piloto que atue na qualidade de instrutor e/ou de examinador não pilota o avião.

87 Por conseguinte, há que constatar que nem os voos vazios, nem os voos *ferry*, nem as atividades associadas à formação e ao exame de pilotos estão abrangidos pela medida referida no ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011.

88 Atendendo às considerações precedentes, há que responder à terceira questão que o ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 deve ser interpretado no sentido que não proíbe o titular de uma licença de piloto que tenha atingido 65 anos de idade de atuar como piloto em voos vazios ou em voos *ferry*, efetuados no âmbito da atividade comercial de um transportador, sem transporte de passageiros, de carga ou de correio, nem de exercer como instrutor e/ou examinador a bordo de uma aeronave, sem fazer parte da tripulação do voo.

Quanto às despesas

89 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Primeira Secção) declara:

1) **O exame da primeira e segunda questões não revelou nenhum elemento suscetível de afetar a validade do ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, à luz do artigo 15.º, n.º 1, ou do artigo 21.º, n.º 1, da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.**

2) **O ponto FCL.065, alínea b), do Anexo I do Regulamento n.º 1178/2011 deve ser interpretado no sentido de que não proíbe o titular de uma licença de piloto que tenha atingido 65 anos de idade de atuar como piloto em voos vazios ou em voos *ferry*, efetuados no âmbito da atividade comercial de um transportador, sem transporte de passageiros, de carga ou de correio, nem de exercer como instrutor e/ou examinador a bordo de uma aeronave, sem fazer parte da tripulação do voo.**

Assinaturas