

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA
Sentencia de 5 de julio de 2017
Sala Primera
Asunto n.º C-190/16

SUMARIO:

Igualdad de trato. Discriminación por razón de edad. *Prohibición a los titulares de una licencia de piloto que hayan cumplido 65 años de actuar como piloto al mando de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial.* A pesar de que el límite de edad controvertido establece una diferencia de trato por razón de la edad, no obstante, la misma está justificada en virtud del objetivo de garantizar la seguridad de la navegación aérea. Dicho límite únicamente se aplica al transporte aéreo comercial cuando se transporten pasajeros, correo o carga, no así si su intervención como piloto en vuelos lo es en vacío o de traslado, todo ello en el marco de la actividad comercial de una compañía aérea. Tampoco afecta a dicho límite el ejercicio de funciones de instructor/examinador a bordo de una aeronave, siempre y cuando no forme parte de la tripulación de vuelo. Desde la perspectiva de la libertad profesional, se declara que el límite de edad, a pesar de ser una medida restrictiva, no vulnera el principio de proporcionalidad.

PRECEPTOS:

Reglamento UE n.º 1178/2011 (Requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008), Anexo I punto FCL.065 b).
Carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea, arts. 15.1 y 21.1.

PONENTE:

Doña. Silva de Lapuerta.

En el asunto C-190/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Bundesarbeitsgericht (Tribunal Supremo de Trabajo, Alemania), mediante resolución de 27 de enero de 2016, recibida en el Tribunal de Justicia el 5 de abril de 2016, en el procedimiento entre

Werner Fries

y

Lufthansa CityLine GmbH,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por la Sra. R. Silva de Lapuerta (Ponente), Presidenta de Sala, y los Sres. E. Regan, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev y S. Rodin, Jueces;
Abogado General: Sr. M. Bobek;
Secretario: Sr. A. Calot Escobar;
habiendo considerado los escritos obrantes en autos;
consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Sr. Fries, por el Sr. M. Mensching, Rechtsanwalt;
- en nombre de Lufthansa CityLine GmbH, por el Sr. C. Schalast, Rechtsanwalt;

- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. G. Palatiello, avvocato dello Stato;

- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. D. Martin, W. Mölls y F. Wilman, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 21 de marzo de 2017;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la validez y, con carácter subsidiario, la interpretación, del punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO 2011, L 311, p. 1).

2. Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre el Sr. Werner Fries y Lufthansa CityLine GmbH (en lo sucesivo, «Lufthansa»), una compañía aérea establecida en Alemania, en relación con el pago de las retribuciones supuestamente adeudadas a aquél por dicha compañía, correspondientes a los meses de noviembre y diciembre de 2013.

Marco jurídico

Derecho internacional

Convenio de Chicago

3. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»), fue ratificado por todos los Estados miembros de la Unión Europea, aunque ésta no es parte de dicho Convenio. Este Convenio creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la cual, con arreglo al artículo 44 de este mismo Convenio, tiene por objeto desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

4. Bajo el título «Licencias al personal», el anexo 1 del Convenio de Chicago, adoptado por el Consejo de la OACI, recoge las normas y métodos recomendados para el otorgamiento de licencias a los miembros de la tripulación de vuelo (pilotos, mecánicos de a bordo y navegantes), a los controladores de tránsito aéreo, operadores de estación aeronáutica, técnicos de mantenimiento y despachadores de vuelo. En particular, el referido anexo contiene las disposiciones siguientes:

«2.1.10.1 Ningún Estado contratante que haya expedido licencias de piloto permitirá que los titulares de las mismas actúen como piloto al mando de una aeronave que se encuentre dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los 60 años o, en el caso de operaciones con más de un piloto, en las que el otro piloto tenga menos de 60 años, cuando hayan cumplido los 65 años.

2.1.10.2 Recomendación.— Ningún Estado contratante que haya expedido licencias de piloto debería permitir que los titulares de las mismas actúen como copilotos de una aeronave que se encuentre dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los 65 años.»

JAR-FCL 1

5. La normativa internacional relativa a los pilotos privados, comerciales o de líneas aéreas son elaboradas por un organismo internacional, denominado «Joint Aviation Authorities» (Autoridades Conjuntas de Aviación), en el que participa la República Federal de Alemania. Una de estas regulaciones, los Joint Aviation Requirements —

Flight Crew Licensing 1 (Requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo 1; en lo sucesivo, «JAR-FCL 1»), fue adoptada el 15 de abril de 2003. Los JAR-FCL 1 fueron publicados por el Ministerio Federal de Transportes, Construcción y Vivienda en el Bundesanzeiger n.º 80a, de 29 de abril de 2003.

6. El punto 1.060 de los JAR-FCL 1 precisa:

«Restricción de las atribuciones de la licencia a titulares de 60 años o más:

a) 60-64 años:

El titular de una licencia de piloto que haya alcanzado la edad de 60 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial excepto:

- 1) como miembro de una tripulación de más de un piloto, siempre y cuando,
- 2) dicho titular sea el único piloto de la tripulación de vuelo que ha alcanzado los 60 años.

b) 65 años:

Cuando el titular de una licencia de piloto alcance la edad de 65 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial.»

Derecho de la Unión

Reglamento (CE) n.º 216/2008

7. El Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO 2008, L 79, p. 1), dispone, en su artículo 2, apartado 1, lo siguiente:

«El objetivo principal del presente Reglamento es establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa.»

Reglamento n.º 1178/2011

8. Los considerandos 1 y 11 del Reglamento n.º 1178/2011 están redactados en los siguientes términos:

«(1) El objetivo del Reglamento (CE) n.º 216/2008 es establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa. Dicho Reglamento proporciona los medios de lograr ese objetivo y otros objetivos en el ámbito de la seguridad de la aviación civil.

[...]

(11) A fin de garantizar una transición fluida y un alto nivel de uniformidad de la seguridad en la aviación civil de la Unión, las medidas de aplicación deben reflejar los aspectos más novedosos, incluidas las mejores prácticas, así como los progresos científicos y técnicos en el ámbito de la formación de pilotos y de la aptitud psicofísica de los miembros de la tripulación. Por consiguiente, deben tenerse en cuenta los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos acordados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las Autoridades Conjuntas de Aviación hasta el 30 de junio de 2009, así como la legislación vigente sobre especificidades nacionales.»

9. El artículo 3 del Reglamento n.º 1178/2011, titulado «Licencias y certificados médicos de los pilotos», dispone:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, los pilotos de las aeronaves mencionadas en el artículo 4, apartado 1, letras b) y c), y en el artículo 4, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 216/2008, cumplirán los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos que establecen los anexos I y IV del presente Reglamento.»

10. Bajo la rúbrica «Definiciones», el punto FCL.010 del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 establece:

«A efectos de la presente Parte, se aplican las siguientes definiciones:

[...]

“Transporte aéreo comercial” significa el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o alquiler.

[...]»

11. Bajo el título «Restricción de atribuciones de titulares de licencia de 60 años o más en el transporte aéreo comercial», el punto FCL.065 del anexo I del referido Reglamento dispone lo siguiente:

«a) Entre 60 y 64 años. Aviones y helicópteros. El titular de una licencia de piloto que haya llegado a la edad de 60 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial, excepto:

1) como miembro de una tripulación multipiloto, y
2) siempre que dicho titular sea el único piloto en la tripulación de vuelo que haya alcanzado la edad de 60 años.

b) 65 años. El titular de una licencia de piloto que haya llegado a los 65 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial.»

Derecho alemán

12. Bajo el título «Deberes derivados de la relación obligacional», el artículo 241 del Bürgerliches Gesetzbuch (Código Civil) (en lo sucesivo, «BGB») establece, en su apartado 2:

«En función de su contenido, la relación obligacional podrá obligar a cada parte a respetar los derechos, bienes jurídicos e intereses de la otra parte.»

13. A tenor del artículo 280, apartado 1 del BGB, «cuando un deudor incumpla un deber derivado de la relación obligacional, el acreedor podrá exigir el resarcimiento del daño causado».

14. Bajo el título «Mora en la aceptación», el artículo 293 del BGB dispone:

«El acreedor incurrirá en mora si no acepta la prestación que se le ofrece.»

15. El artículo 297 del BGB, titulado «Imposibilidad para el deudor de cumplir lo pactado», establece lo siguiente:

«El acreedor no se constituirá en mora si el deudor, en el momento del ofrecimiento [...], no está en condiciones de realizar la prestación.»

16. Bajo el título «Retribución en caso de mora en la aceptación y en caso de riesgo para la explotación», el artículo 615 del BGB dispone:

«Si el acreedor de una prestación de servicios se constituye en mora en la aceptación de éstos, el obligado a prestarlos podrá exigir la retribución acordada para los servicios no prestados a consecuencia de la mora, sin estar obligado a realizar la prestación posteriormente.

[...]

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

17. El Sr. Fries, demandante en el litigio principal, trabajó como comandante de aeronave para Lufthansa durante el período comprendido entre 1986 y el 31 de diciembre de 2013. En virtud de un acuerdo complementario a su contrato de trabajo, fue destinado asimismo a la formación de otros pilotos.

18. En el mes de octubre de 2013 el demandante en el litigio principal alcanzó la edad de 65 años. El 31 de diciembre de 2013 finalizó su contrato de trabajo debido a que había alcanzado la edad de jubilación ordinaria establecida en el seguro legal de pensiones de conformidad con el convenio colectivo aplicable.

19. A partir del 31 de octubre de 2013, Lufthansa se negó a emplear al Sr. Fries alegando que, con arreglo al punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011, el Sr. Fries ya no podía actuar como piloto en el transporte aéreo comercial desde esa fecha.

20. De la resolución de remisión se desprende que, durante el período comprendido entre el 31 de octubre y el 31 de diciembre de 2013, el Sr. Fries aún disponía de la licencia para pilotar aviones de transporte (ATPL), incluida la habilitación específica para aviones del tipo Embraer; del certificado de instructor de habilitación de tipo (TRI) para formar pilotos de aviones del tipo Embraer, tanto en avión como en simulador; del certificado de examinador de habilitación de tipo (TRE) para realizar exámenes en avión y en simulador, con vistas a la concesión o renovación de licencias para aviones del tipo Embraer, y del reconocimiento como examinador experimentado (SEN) para realizar exámenes a examinadores de habilitación de tipo (TRE), con independencia del tipo de avión.

21. El Sr. Fries aduce, ante el Bundesarbeitsgericht (Tribunal Supremo de Trabajo, Alemania), que la negativa de Lufthansa a emplearle como piloto es contraria a Derecho y solicita que se condene a dicha sociedad a abonarle las retribuciones correspondientes a los meses de noviembre y diciembre de 2013.

22. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente explica que, conforme al Derecho nacional, en el marco de una relación laboral cuya ejecución sea posible, el empresario se «constituye en mora» si no acepta la prestación de trabajo debidamente ofrecida por el trabajador. En tal caso, aunque el trabajador no trabaje podrá exigir la retribución que habría recibido si el empresario hubiera aceptado la prestación laboral durante el período de mora. Sin embargo, si el trabajador no está en condiciones de cumplir la prestación laboral, el empresario no incurrirá en mora. Si al trabajador le resulta imposible realizar, en todo o en parte, la prestación acordada en el contrato de trabajo, el empresario deberá ofrecerle otras tareas que el trabajador sea capaz de ejecutar. Si el empresario incumple dicho deber, podrá incurrir en responsabilidad por daños y perjuicios.

23. Lufthansa considera que no puede imputársele ninguna mora en la aceptación de la oferta de trabajo del Sr. Fries en lo que concierne a los meses de noviembre y diciembre de 2013, puesto que desde el momento en que cumplió 65 años el demandante en el litigio principal ya no podía trabajar como piloto de línea en el transporte aéreo comercial, en virtud del punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011, por lo que se hallaba en la imposibilidad de ejecutar la prestación acordada entre el 1 de noviembre de 2013 y el fin de la relación laboral.

24. No obstante, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas acerca de la validez del punto FCL.065, letra b), del anexo I de dicho Reglamento a la luz de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta») y, en particular, de la prohibición de discriminación por razón de edad establecida en su artículo 21, apartado 1, y del derecho de los trabajadores a trabajar y a ejercer una profesión libremente elegida o aceptada, consagrado en el artículo 15, apartado 1, de la referida Carta.

25. Por otro lado, si el punto FCL.065, letra b), del anexo I de dicho Reglamento es conforme a la Carta, el órgano jurisdiccional remitente considera que el Sr. Fries podría reclamar al menos una indemnización por daños y perjuicios con arreglo a la normativa nacional, si, tras cumplir 65 años, el demandante aún hubiera podido realizar vuelos en vacío o si hubiera podido trabajar como formador y examinador. A tal efecto, resulta decisiva la interpretación del concepto de «transporte aéreo comercial» en el sentido del punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011, en relación con el punto FLC.010 de dicho anexo.

26. En estas circunstancias, el Bundesarbeitsgericht (Tribunal Supremo de Trabajo) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Es compatible el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento [...] n.º 1178/2011 con la prohibición de discriminación por razón de edad establecida en el artículo 21, apartado 1, de la Carta [...]?»

2) ¿Es compatible el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento [...] n.º 1178/2011 con el artículo 15, apartado 1, de la Carta [...], conforme al cual toda persona tiene derecho a trabajar y a ejercer una profesión libremente elegida o aceptada?

3) En caso de respuesta afirmativa a las cuestiones primera y segunda:

a) ¿Están incluidos en el concepto de “transporte aéreo comercial”, a efectos del punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento [...] n.º 1178/2011 y en el sentido definido en el punto FCL.010 del mismo anexo, los denominados vuelos en vacío [vuelos de traslado] efectuados en el ámbito de la explotación comercial de una compañía aérea, en los que no se transportan ni pasajeros, ni carga ni correo?

b) ¿Están incluidas en el concepto de “transporte aéreo comercial”, a efectos del punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento [...] n.º 1178/2011 y en el sentido definido en el punto FCL.010 del mismo anexo, las actividades de instructor y examinador en las que un piloto de más de 65 años de edad permanece en la cabina de vuelo del avión como miembro de la tripulación sin ser personal de vuelo?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre las cuestiones prejudiciales primera y segunda

27. Mediante sus cuestiones prejudiciales primera y segunda, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 es válido a la luz del artículo 15, apartado 1, o del artículo 21, apartado 1, de la Carta.

28. Con el fin de responder a estas cuestiones, es preciso determinar, en primer lugar, si el legislador de la Unión violó el principio de no discriminación, consagrado en el artículo 21, apartado 1, de la Carta, a cuyo tenor, «se prohíbe toda discriminación, y en particular la ejercida por razón de [...] edad», al prohibir a los titulares de una licencia de piloto que hayan cumplido 65 años actuar como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial. En segundo lugar, es preciso verificar si, al establecer esta prohibición, el legislador de la Unión vulneró el derecho de trabajar y a ejercer una profesión libremente elegida o aceptada, consagrado en el artículo 15, apartado 1, de la Carta, en lo que concierne a los titulares de licencias a los que se aplica tal prohibición.

Sobre el artículo 21, apartado 1, de la Carta.

29. El principio de igualdad de trato constituye un principio general del Derecho de la Unión, reconocido por el artículo 20 de la Carta, del que constituye una manifestación específica el principio de no discriminación enunciado en el artículo 21, apartado 1, de la Carta.

30. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, dicho principio general exige que no se traten de manera diferente situaciones que son comparables y que situaciones diferentes no sean tratadas de manera

idéntica, salvo que este trato esté justificado objetivamente (sentencia de 1 de marzo de 2011, Association belge des Consommateurs Test-Achats y otros, C-236/09, EU:C:2011:100, apartado 28 y jurisprudencia citada).

31. Por consiguiente, es preciso verificar, en primer lugar, si el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 establece una diferencia de trato por razón de la edad.

32. En virtud de esta disposición, los titulares de una licencia de piloto no podrán actuar como pilotos de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial después de cumplir 65 años.

33. Así, el punto FCL.065, apartado b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 dispensa un trato menos favorable a los titulares de una licencia de piloto que hayan cumplido 65 años que a los que aún no hayan alcanzado dicha edad.

34. Por consiguiente, procede declarar que esta disposición establece una diferencia de trato por razón de edad.

35. En segundo lugar, es preciso examinar si, no obstante, esta diferencia de trato es conforme al artículo 21, apartado 1, de la Carta, por cumplir los criterios establecidos en su artículo 52, apartado 1.

36. Sobre esta cuestión, procede recordar que, a tenor del artículo 52, apartado 1, de la Carta, cualquier limitación del ejercicio de los derechos y libertades reconocidos por ésta deberá ser establecida por la ley y respetar el contenido esencial de dichos derechos y libertades. Dentro del respeto del principio de proporcionalidad, sólo podrán introducirse limitaciones cuando sean necesarias y respondan efectivamente a objetivos de interés general reconocidos por la Unión o a la necesidad de protección de los derechos y libertades de los demás.

37. Pues bien, consta que la prohibición impuesta a los titulares de una licencia de piloto que hayan alcanzado la edad de 65 años de actuar como piloto de una aeronave dedicada al transporte comercial debe considerarse establecida por ley, en el sentido del artículo 52, apartado 1, de la Carta, puesto que dicha prohibición resulta del punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011.

38. Además, tal y como observó el Abogado General en el punto 33 de sus conclusiones, esta limitación respeta el contenido esencial del principio de no discriminación. En efecto, dicha limitación no pone en entredicho este principio como tal, ya que sólo se refiere a una cuestión de alcance limitado, la de la restricción del ejercicio de las funciones de piloto para garantizar la seguridad aérea (véase, por analogía, la sentencia de 29 de abril de 2015, Léger, C-528/13, EU:C:2015:288, apartado 54).

39. Sin embargo, es preciso verificar aún si tal limitación responde a un objetivo de interés general, en el sentido del artículo 52, apartado 1, de la Carta, y, de ser así, si respeta el principio de proporcionalidad en el sentido de dicha disposición.

40. En lo que respecta al objetivo perseguido por el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011, es preciso observar que, según se desprende del título de dicho Reglamento, éste establece requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento n.º 216/200. Por tanto, el Reglamento n.º 1178/2011 se adoptó con el fin de aplicar las disposiciones del Reglamento n.º 216/2008.

41. Puesto que el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 constituye una medida de aplicación del Reglamento n.º 216/2008, procede declarar, por consiguiente, que la disposición controvertida en el presente asunto persigue el mismo objetivo que este último Reglamento, a saber, el establecimiento y el mantenimiento de un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa, según se desprende tanto del artículo 2 del Reglamento n.º 216/2008 como de los considerandos 1 y 11 del Reglamento n.º 1178/2011.

42. Pues bien, procede señalar que, en lo que respecta a la seguridad aérea, al interpretar el artículo 2, apartado 5, y el artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2000/78/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, relativa al establecimiento de un marco general para la igualdad de trato en el empleo y la ocupación (DO 2000, L 303, p. 16), el Tribunal de Justicia ha declarado que el objetivo de garantizar la seguridad del tráfico aéreo constituye un objetivo legítimo en el sentido de estas disposiciones (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573, apartados 58 y 69).

43. En estas circunstancias, procede declarar que el objetivo que persigue el establecimiento y el mantenimiento de un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa es un objetivo de interés general.

44. Por tanto, procede verificar si, al prohibir a los titulares de una licencia de piloto que hayan cumplido 65 años actuar como piloto al mando de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial, el punto FLC.065, letra b), del Reglamento n.º 1178/2011 impone una exigencia proporcionada, es decir, si dicha medida es adecuada para alcanzar el objetivo perseguido y no va más allá de lo necesario para alcanzar tal fin.

45. En lo que respecta, en primer término, al carácter adecuado de tal disposición a la luz del objetivo perseguido, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, en lo que respecta a la seguridad aérea, las medidas encaminadas a evitar los accidentes aéreos mediante el control de la aptitud y las capacidades físicas de los pilotos con el fin de que tales accidentes no tengan su origen en fallos humanos constituyen indiscutiblemente medidas que garantizan la seguridad del tráfico aéreo (véase, por analogía, la sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573, apartado 58).

46. Procede señalar asimismo que, después de afirmar que es esencial que los pilotos de líneas aéreas posean capacidades físicas específicas, en la medida en que los fallos físicos en dicha profesión pueden tener consecuencias importantes, el Tribunal de Justicia ha declarado que es innegable que dichas capacidades disminuyen con la edad (véase, en este sentido, la sentencia de 13 de septiembre de 2011, Prigge y otros, C-447/09, EU:C:2011:573, apartado 67).

47. Así pues, en la medida en que permiten excluir que la disminución de las capacidades físicas después de los 65 años sea la causa de accidentes, las disposiciones del punto FLC.065, letra b), del anexo I, del Reglamento n.º 1178/2011 son adecuadas para alcanzar el objetivo de interés general perseguido.

48. Sentado lo anterior, debe recordarse que, conforme a jurisprudencia reiterada, una normativa sólo es adecuada para garantizar la consecución del objetivo alegado si responde verdaderamente al empeño por hacerlo de forma congruente y sistemática, y que las excepciones a las disposiciones de una Ley pueden en determinados casos menoscabar la coherencia de ésta, en particular cuando, por su amplitud, conducen a un resultado contrario al objetivo perseguido por dicha Ley (sentencia de 21 de julio de 2011, Fuchs y Köhler, C-159/10 y C-160/10, EU:C:2011:508, apartados 85 y 86).

49. A este respecto, del tenor del punto FLC.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 se desprende que el límite de edad de 65 años no es aplicable en el ámbito del transporte aéreo no comercial. Según el Sr. Fries, tal exclusión afecta a la coherencia de dicho punto respecto del objetivo perseguido, haciendo que la limitación controvertida resulte desproporcionada.

50. No obstante, al imponer tal límite de edad únicamente en el contexto del transporte aéreo comercial, el legislador de la Unión tomó en consideración las diferencias existentes entre este tipo de transporte y el transporte aéreo no comercial, a saber, en particular, la mayor complejidad técnica de las aeronaves utilizadas en el ámbito del transporte aéreo comercial y el mayor número de personas afectadas en este sector, y consideró que tales diferencias justificaban la adopción de normas diferentes para garantizar la seguridad del tráfico aéreo para ambos tipos de transporte.

51. En tales circunstancias, el hecho de que el límite de 65 años se aplique únicamente al sector del transporte aéreo comercial parece más bien sustentar, y no refutar, el carácter proporcionado de la medida considerada.

52. En consecuencia, la prohibición impuesta a los titulares de una licencia de piloto que hayan cumplido 65 años de actuar como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial constituye un medio adecuado para mantener un nivel adecuado de seguridad de la aviación civil en Europa.

53. A continuación, en lo que atañe a la cuestión de si dicha medida excede de lo necesario para alcanzar el objetivo perseguido y menoscaba de un modo excesivo los intereses de los titulares de una licencia de piloto de más de 65 años, procede situar tal medida en el contexto normativo en el que se inscribe y tomar en consideración tanto el perjuicio que puede ocasionar a las personas afectadas como los beneficios que de ella obtienen la sociedad en general y los individuos que la componen (véase, por analogía, la sentencia de 5 de julio de 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, apartado 38 y jurisprudencia citada).

54. A este respecto, es preciso recordar que el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 forma parte de las normas establecidas por el legislador de la Unión en las que se definen las exigencias aplicables al personal de vuelo de la aviación civil para garantizar que dicho personal posea las cualificaciones, diligencia y competencias necesarias, de modo que desempeñe las funciones que se le encomienden de la mejor manera posible, con el fin de mejorar la seguridad aeronáutica.

55. Dado que, en la cadena de actores que intervienen en la navegación aérea, los pilotos de aeronaves constituyen un eslabón esencial, la competencia de estos especialistas sigue siendo una de las principales garantías de fiabilidad y seguridad de la aviación civil.

En este contexto, la adopción de medidas con el fin de garantizar que sólo las personas que dispongan de las capacidades físicas necesarias estén autorizadas a pilotar aeronaves es indispensable para reducir al mínimo el riesgo de fallos debido a un error humano.

56. En tales circunstancias, parece razonable que el legislador de la Unión estimara necesario establecer un límite de edad para actuar como piloto en el sector del transporte aéreo comercial con el fin de mantener un nivel adecuado de seguridad de la aviación civil en Europa, habida cuenta de la importancia del factor humano en el ámbito de la aviación civil y la disminución progresiva de las capacidades físicas necesarias para ejercer la profesión de piloto con el paso del tiempo.

57. En lo que concierne a la fijación del límite de edad específicamente en 65 años, el Sr. Fries impugna dicho límite y aduce para ello, en particular, que, por un lado, no existe ningún dato médico demostrado científicamente que avale que existe un mayor peligro al emplear en el transporte aéreo comercial a pilotos de 65 años o más, y que, por otro lado, el deterioro de las capacidades físicas y psíquicas no comienza en una edad determinada sino que depende de factores propios de cada individuo y, en particular, de su historial.

58. No obstante, estas alegaciones no pueden acogerse.

59. En efecto, es preciso recordar de entrada que el legislador de la Unión dispone de una amplia facultad de apreciación en cuestiones de orden médico complejas, como la de si a partir de una determinada edad las personas ya no cuentan con las capacidades físicas particulares necesarias para el ejercicio de la profesión de piloto de línea aérea, y que, cuando persiste una incertidumbre acerca de la existencia o el alcance de riesgos para la salud de las personas, el legislador de la Unión puede adoptar medidas de protección sin tener que esperar a que se demuestre plenamente la realidad y gravedad de dichos riesgos (véase, por analogía, la sentencia de 22 de mayo de 2014, Glatzel, C-356/12, EU:C:2014:350, apartados 64 y 65).

60. Habida cuenta del estrecho vínculo existente entre la seguridad de la aviación civil y la protección de los miembros de la tripulación, de los pasajeros y de los habitantes de las zonas sobrevoladas, cuando el legislador de la Unión decide fijar un límite de edad como el controvertido en el presente asunto, puede optar, ante una situación

de incertidumbre científica, por dar prioridad a medidas respecto de las cuales tenga la certeza de que garantizan un nivel elevado de seguridad, siempre que tales medidas se basen en datos objetivos.

61. A este respecto, procede comenzar por recordar que el límite de edad de 65 años puede considerarse lo suficientemente avanzado como para servir de fin a la habilitación para ejercer como piloto en el sector del transporte aéreo comercial (véase, por analogía, la sentencia de 12 de enero de 2010, Petersen, C-341/08, EU:C:2010:4, apartado 52).

62. A continuación, ha de observarse que el punto FCL.065, letra b), del anexo I, del Reglamento n.º 1178/2011 refleja las normas internacionales en materia de transporte aéreo comercial internacional, a las que el considerando 11 de dicho Reglamento remite de manera explícita, las cuales establecen el mismo límite de edad.

63. Pues bien, tal y como señaló el Abogado General en el punto 56 de sus conclusiones, dado que dichas normas están basadas en amplios debates y conocimientos profesionales, constituyen, por ser referencias objetivas y razonables para los responsables de adoptar decisiones, un fundamento particularmente pertinente para apreciar la proporcionalidad de la disposición del Derecho de la Unión controvertida en el presente asunto.

64. Además, habida cuenta del margen de apreciación de que dispone el legislador de la Unión, no puede considerarse que este último esté obligado a prever, en lugar de un límite de edad, un examen individual de las capacidades físicas y psíquicas de cada titular de una licencia de piloto que haya sobrepasado la edad de 65 años.

65. A este respecto, tal y como observó el Abogado General, en particular, en los puntos 60 y 61 de sus conclusiones, dicho legislador optó por combinar un enfoque individualizado para la franja de edad comprendida entre los 60 y los 64 años, con el límite de edad de 65 años, lo que supone, habida cuenta de las anteriores consideraciones, una elección basada fundamentalmente en las normas internacionales pertinentes, las cuales están basadas a su vez en el estado actual de la pericia médica en esta materia.

66. Es preciso subrayar asimismo que el referido límite de edad no tiene como efecto automático compeler a las personas afectadas a retirarse definitivamente del mercado de trabajo, ya que dicho límite no instaura un régimen imperativo de jubilación forzosa ni implica necesariamente que se ponga fin al contrato de trabajo de un trabajador basándose en que éste ha cumplido los 65 años de edad (véase, por analogía, la sentencia de 5 de julio de 2012, Hörnfeldt, C-141/11, EU:C:2012:421, apartado 40).

67. En efecto, el apartado FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 no excluye a los titulares de una licencia de piloto que hayan alcanzado la edad de 65 años de toda actividad en el sector del transporte aéreo, sino que prohíbe únicamente a dichos titulares actuar como piloto en el ámbito del transporte aéreo comercial.

68. En estas circunstancias procede declarar que la prohibición impuesta a los titulares de una licencia de piloto que hayan cumplido 65 años de actuar como pilotos de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial no va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo de interés general perseguido.

69. De cuanto antecede resulta que la diferencia de trato por razón de edad que instaura el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 es conforme al artículo 21, apartado 1, de la Carta.

Sobre el artículo 15, apartado 1, de la Carta.

70. El artículo 15, apartado 1, de la Carta consagra el derecho de toda persona a trabajar y a ejercer una profesión libremente elegida o aceptada.

71. En el presente asunto, la aplicación del punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 restringe la libertad profesional de los titulares de una licencia de piloto que hayan cumplido 65 años, en

la medida en que éstos no podrán ejercer la profesión de piloto en el sector del transporte aéreo comercial a partir de la fecha en la que cumplan dicha edad.

72. No obstante, tal y como se ha señalado en el apartado 36 de la presente sentencia, el artículo 52, apartado 1, de la Carta reconoce que pueden introducirse limitaciones al ejercicio de derechos como los consagrados en dicha disposición, siempre que tales limitaciones estén establecidas por la ley, respeten el contenido esencial de dichos derechos y libertades y, respetando el principio de proporcionalidad, sean necesarias y respondan efectivamente a objetivos de interés general reconocidos por la Unión o a la necesidad de protección de los derechos y libertades de los demás.

73. En lo que atañe, en particular, a las libertades profesional y de empresa, procede recordar que, según la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el libre ejercicio de una actividad profesional, al igual que el derecho de propiedad, no son prerrogativas absolutas, sino que deben tomarse en consideración atendiendo a su función dentro de la sociedad. Por consiguiente, pueden imponerse restricciones al ejercicio de tales derechos siempre que dichas restricciones respondan efectivamente a objetivos de interés general perseguidos por la Unión y no constituyan, teniendo en cuenta el objetivo perseguido, una intervención desmesurada e intolerable que lesione la propia esencia de esos derechos (sentencia de 6 de septiembre de 2012, *Deutsches Weintor*, C-544/10, EU:C:2012:526, apartado 54 y jurisprudencia citada).

74. Tal y como se ha puesto de manifiesto en el apartado 37 de la presente sentencia, debe considerarse que la prohibición impuesta a los titulares de una licencia de piloto que hayan cumplido 65 años de actuar como pilotos de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial ha sido establecida por ley, en el sentido del artículo 52, apartado 1, de la Carta.

75. Por otro lado, la prohibición de que se trata no afecta a la esencia misma de la libertad profesional, puesto que se limita a imponer ciertas restricciones a la actividad profesional de los titulares de una licencia de piloto que hayan cumplido 65 años.

76. En lo que respecta al objetivo perseguido por la medida controvertida, de los apartados 40 a 43 de la presente sentencia se desprende que el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 persigue establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad de la aviación civil en Europa, lo que constituye un objetivo de interés general.

77. En lo que atañe a la observancia del principio de proporcionalidad, de los apartados 45 a 52 de la presente sentencia resulta que la medida controvertida en el presente asunto es adecuada para garantizar el objetivo de interés general perseguido.

78. Además, todas las consideraciones mencionadas en los apartados 53 a 68 de la presente sentencia permiten concluir que, al adoptar la disposición cuya validez se cuestiona en el presente asunto, el legislador de la Unión ponderó, por un lado, los imperativos de seguridad aérea, y, por otro lado, el derecho individual de los titulares de una licencia de piloto de más de 65 años a trabajar y ejercer una profesión elegida, de modo que no puede considerarse que dicha disposición sea desproporcionada respecto del objetivo perseguido.

79. En consecuencia, la prohibición impuesta a los titulares de una licencia de piloto que hayan cumplido 65 años de actuar como piloto al mando de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial, establecida en el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011, es conforme al artículo 15, apartado 1, de la Carta.

80. Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede declarar que el examen de las cuestiones prejudiciales primera y segunda no ha revelado ningún elemento que afecte a la validez del punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 a la luz del artículo 15, apartado 1, o del artículo 21, apartado 1, de la Carta.

Sobre la tercera cuestión prejudicial

81. Mediante su tercera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 debe interpretarse en el sentido de que prohíbe al titular de una licencia de piloto que haya cumplido 65 años intervenir como piloto en vuelos en vacío o vuelos de traslado, efectuados en el marco de la actividad comercial de una compañía aérea, en los que no se transportan ni pasajeros, ni carga, ni correo, y ejercer actividades de instructor y/o examinador a bordo de una aeronave sin formar parte de la tripulación de vuelo.

82. Para responder a esta cuestión es preciso recordar que, a tenor del punto FCL.065, letra b), del anexo I de dicho Reglamento, el titular de una licencia de piloto que haya cumplido 65 años no podrá actuar como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial.

83. Así pues, del propio tenor literal de esta disposición se desprende que sólo están comprendidos en la restricción establecida en dicha disposición aquellos casos en los que concurren de manera acumulativa tres requisitos, a saber, que el titular de la licencia de piloto haya cumplido 65 años, que actúe como piloto de una aeronave y que dicha aeronave esté dedicada al transporte aéreo comercial.

84. En este contexto, es preciso señalar que el punto FCL.010 del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 define explícitamente el concepto de «transporte aéreo comercial» como el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o alquiler.

85. Pues bien, según se desprende de la resolución de remisión y del tenor de la tercera cuestión prejudicial, los vuelos en vacío o vuelos de traslado no están destinados al transporte de pasajeros, carga o correo.

86. Además, en lo que respecta a las actividades asociadas a la formación y al examen de pilotos, consta que, si bien el titular de una licencia de piloto que desempeña la función de instructor o de examinador se encuentra en la cabina del avión, no lo pilota.

87. Procede pues declarar que ni los vuelos en vacío o vuelos de traslado ni las actividades asociadas a la formación y al examen de pilotos están comprendidas en la medida establecida en el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011.

88. Habida cuenta de las anteriores consideraciones, procede responder a la tercera cuestión prejudicial que el punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 debe interpretarse en el sentido de que no prohíbe al titular de una licencia de piloto que haya cumplido 65 años intervenir como piloto en vuelos en vacío o vuelos de traslado, efectuados en el marco de la actividad comercial de una compañía aérea, en los que no se transporten ni pasajeros, ni carga ni correo, ni tampoco ejercer actividades de instructor y/o examinador a bordo de una aeronave sin formar parte de la tripulación de vuelo.

Costas

89. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) declara:

1) El examen de las cuestiones prejudiciales primera y segunda no ha revelado ningún elemento que afecte a la validez del punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del

Parlamento Europeo y del Consejo, a la luz de los artículos 15, apartado 1, y 21, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

2) El punto FCL.065, letra b), del anexo I del Reglamento n.º 1178/2011 debe interpretarse en el sentido de que no prohíbe al titular de una licencia de piloto que haya cumplido 65 años intervenir como piloto en vuelos en vacío o vuelos de traslado, efectuados en el marco de la actividad comercial de una compañía aérea, en los que no se transporten ni pasajeros, ni carga ni correo, ni tampoco ejercer actividades de instructor y/o examinador a bordo de una aeronave sin formar parte de la tripulación de vuelo.

Firmas

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.