



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA n.º 73/17
Luxemburgo, 5 de julio de 2017

Sentencia en el asunto C-190/16
Werner Fries/Lufthansa CityLine GmbH

El límite de edad de 65 años establecido en el Derecho de la Unión para los pilotos en lo que concierne al transporte aéreo comercial de pasajeros, carga o correo, es válido

Dicho límite está justificado por el objetivo de garantizar la seguridad de la aviación civil en Europa

El Sr. Fries trabajó como comandante de aeronave y formador para Lufthansa. A partir de finales de octubre de 2013, Lufthansa se negó a emplear al Sr. Fries debido a que había alcanzado el límite de edad de 65 años establecido con carácter obligatorio en el derecho de la Unión¹ para los pilotos en lo que concierne al transporte aéreo comercial. El Sr. Fries solicita a Lufthansa que le abone las retribuciones correspondientes a los meses de noviembre y diciembre de 2013. En efecto, su contrato de trabajo no se extinguió hasta finales de diciembre de 2013. Además, durante esos dos meses todavía disponía de su licencia general para pilotar aviones de transporte y de sus certificados de instructor y examinador. El Sr. Fries estima que el límite de edad controvertido constituye una discriminación por razón de edad y vulnera la libertad profesional, por lo que es contrario a la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE.

El Bundesarbeitsgericht (Tribunal Supremo de Trabajo, Alemania), que conoce del litigio principal en el presente asunto, pregunta al Tribunal de Justicia acerca de la validez y el alcance del límite de edad controvertido.

Mediante su sentencia de hoy, el Tribunal de Justicia responde que este límite de edad es válido.

Según el Tribunal de Justicia, es cierto que el límite de edad controvertido establece una diferencia de trato por razón de edad. No obstante, esta diferencia de trato está justificada por el objetivo de garantizar la seguridad de la aviación civil en Europa.

En efecto, es innegable que las capacidades físicas necesarias para ejercer la profesión de piloto disminuyen con la edad. El límite de edad controvertido permite excluir que la disminución de las capacidades físicas después de los 65 años sea la causa de accidentes, sin que ello vulnere el principio de proporcionalidad.

El Tribunal de Justicia observa a este respecto que el límite de edad en cuestión sólo se aplica al transporte aéreo comercial, que se caracteriza por una mayor complejidad técnica de las aeronaves utilizadas y un mayor número de personas afectadas que en el transporte aéreo no comercial.

Además, 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.

Dicho límite refleja asimismo las normas internacionales que, basadas en amplios debates y conocimientos profesionales, establecen el mismo límite de edad.

¹ 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).

Según el Tribunal de Justicia, el legislador de la Unión no estaba 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.

En lo que respecta a la libertad profesional, el Tribunal de Justicia declara que el límite de edad controvertido la restringe, pero no vulnera el principio de proporcionalidad.

En lo que atañe al alcance del referido límite de edad, el Tribunal de Justicia precisa 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 (siempre que no forme parte de la tripulación de vuelo).

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: María de los Ángeles Domínguez Gaitán ☎ (+352) 4303 3667

Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en
«[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106