



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 73/17

Luxembourg, le 5 juillet 2017

Arrêt dans l'affaire C-190/16
Werner Fries/Lufthansa CityLine GmbH

La limite d'âge de 65 ans prévue par le droit de l'Union pour les pilotes dans le transport aérien commercial de passagers, de fret ou de courrier est valide

Elle est justifiée par le but d'assurer la sécurité de l'aviation civile en Europe

M. Werner Fries a été employé chez Lufthansa comme commandant de bord et formateur. À partir de fin octobre 2013, Lufthansa ne l'a plus employé au motif qu'il avait atteint la limite d'âge de 65 ans prévue, de manière contraignante, par le droit de l'Union¹ pour les pilotes dans le transport aérien commercial. M. Fries demande à Lufthansa de lui verser sa rémunération pour les mois de novembre et de décembre 2013. En effet, ce n'est que fin décembre 2013 que son contrat de travail a expiré. De plus, il disposait encore, pendant ces deux mois, de sa licence de pilote de ligne ainsi que de ses qualifications d'instructeur et d'examineur. M. Fries estime que la limite d'âge en question constitue une discrimination en fonction de l'âge et enfreint la liberté professionnelle, de sorte qu'elle est contraire à la Charte des droits fondamentaux de l'UE.

Saisi de ce litige, le Bundesarbeitsgericht (Cour fédérale du travail, Allemagne) interroge la Cour de justice sur la validité et la portée de la limite d'âge litigieuse.

Par son arrêt de ce jour, la Cour de justice répond que cette limite d'âge est valide.

Selon la Cour, il est vrai que la limite d'âge litigieuse institue une différence de traitement en fonction de l'âge. Cette différence de traitement est toutefois justifiée par le but d'assurer la sécurité de l'aviation civile en Europe.

En effet, il est indéniable que les capacités physiques nécessaires pour la profession de pilote de ligne diminuent avec l'âge. La limite d'âge en cause permet d'exclure qu'une diminution de ces capacités physiques après 65 ans ne soit à l'origine d'accidents, sans que le principe de proportionnalité ne soit pour autant violé.

La Cour relève à cet égard que la limite d'âge en question ne s'applique qu'au transport aérien commercial, caractérisé par une plus grande complexité technique des aéronefs utilisés et un nombre plus élevé de personnes concernées que le transport aérien non commercial.

De plus, 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.

Elle reflète par ailleurs les règles internationales qui, sur la base d'un débat et d'une expertise professionnels approfondis, fixent la même limite d'âge.

Selon la Cour, le législateur de l'Union n'était pas 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.

¹ 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).

En ce qui concerne la liberté professionnelle, la Cour constate que la limite d'âge en question la restreint, mais sans violer le principe de proportionnalité.

Quant à la portée de la limite d'âge litigieuse, la Cour précise qu'elle 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 sans transport de passagers, de fret ou de courrier dans le cadre de l'activité commerciale d'un transporteur ni d'exercer en tant qu'instructeur et/ou examinateur à bord d'un aéronef (à condition de ne pas faire partie de l'équipage de conduite de vol).

RAPPEL: Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106