



Stampa e Informazione

Corte di giustizia dell'Unione europea  
**COMUNICATO STAMPA n. 73/17**  
Lussemburgo, 5 luglio 2017

Sentenza nella causa C-190/16  
Werner Fries/Lufthansa CityLine GmbH

## **È valido il limite di 65 anni di età previsto dal diritto dell'Unione per i piloti nel trasporto aereo commerciale di passeggeri, merci o posta**

*Esso trova giustificazione nell'obiettivo di garantire la sicurezza dell'aviazione civile in Europa*

Il sig. Werner Fries ha lavorato presso la Lufthansa come comandante di volo e formatore. A partire dalla fine di ottobre 2013, la Lufthansa ha cessato di avvalersi dei suoi servizi avendo egli raggiunto il limite di 65 anni di età previsto, obbligatoriamente, dal diritto dell'Unione<sup>1</sup> per i piloti nel trasporto aereo commerciale. Il sig. Fries chiede alla Lufthansa di corrispondergli la retribuzione per i mesi di novembre e dicembre 2013. Infatti, il suo contratto di lavoro è giunto a scadenza solo alla fine di dicembre 2013. Durante i suddetti due mesi, inoltre, egli continuava a disporre della sua licenza di pilota di linea nonché delle sue qualifiche d'istruttore e di esaminatore. Il sig. Fries ritiene che il limite di età in questione configuri una discriminazione fondata sull'età e violi la libertà professionale e che, conseguentemente, sia contrario alla Carta dei diritti fondamentali dell'UE.

Investito di tale controversia, il Bundesarbeitsgericht (Corte federale del lavoro, Germania) interroga la Corte di giustizia in merito alla validità e alla portata del limite di età controverso.

Con la sua odierna sentenza, la Corte di giustizia risponde che tale limite di età è valido.

Secondo la Corte, è vero che il limite di età controverso instaura una differenza di trattamento fondata sull'età. Tale differenza di trattamento, tuttavia, è giustificata dallo scopo di garantire la sicurezza dell'aviazione civile in Europa.

È innegabile, infatti, che le capacità fisiche necessarie per la professione di pilota di linea diminuiscano con l'età. Il limite di età in esame consente di escludere che sia all'origine di incidenti una diminuzione di tali capacità fisiche dopo i 65 anni, senza che sia, tuttavia, violato il principio di proporzionalità.

La Corte rileva al riguardo che il limite di età di cui trattasi si applica unicamente al trasporto aereo commerciale, caratterizzato da una maggiore complessità tecnica degli aeromobili utilizzati e da un maggior numero di persone coinvolte rispetto al trasporto aereo non commerciale.

Inoltre, il limite di 65 anni di età può essere considerato sufficientemente avanzato per fungere da termine per l'autorizzazione ad operare come pilota nel settore del trasporto aereo commerciale.

Esso riflette inoltre le regole internazionali che, sulla base di consulenze e dibattiti professionali approfonditi, fissano lo stesso limite di età.

Secondo la Corte, il legislatore dell'Unione non aveva l'obbligo di prevedere, anziché un limite di età, un esame individuale delle capacità fisiche e psichiche di ciascun titolare di una licenza di pilota che abbia superato i 65 anni di età.

---

<sup>1</sup> Punto FCL.065, lettera b), dell'allegato I del regolamento (UE) n. 1178/2011 della Commissione, del 3 novembre 2011, della Commissione, del 3 novembre 2011, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relativamente agli equipaggi dell'aviazione civile ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU 2011, L 311, pag. 1).

Per quanto attiene alla libertà professionale, la Corte constata che il limite di età di cui trattasi ne comporta una restrizione, senza però violare il principio di proporzionalità.

Quanto alla portata del limite di età controverso, la Corte precisa che esso non vieta al titolare di una licenza di pilota che abbia raggiunto i 65 anni di età né di operare come pilota in voli senza carico o in voli di trasferimento, effettuati nell'ambito dell'attività commerciale di un vettore, senza trasporto di passeggeri, merci o posta, né di operare come istruttore e/o esaminatore a bordo di un aeromobile (purché egli non faccia parte dell'equipaggio di condotta di volo).

---

**IMPORTANTE:** Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla validità di un atto dell'Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

---

*Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.*

*Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia*

*Contatto stampa: Eleonora Montserrat Pappalettere ☎ (+352) 4303 8575*

*Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106*