

# LA LIMITE D'ÂGE DE 60 ANS POUR LES PILOTES DE VOLS « CAT » MONO-PILOTE EST DISCRIMINATOIRE - IL EST TEMPS D'Y METTRE FIN EN BRISANT L'OMERTA QUI L'ENTOURE

Par Philippe Renz <sup>1</sup>

04.11.2023

## INTRODUCTION

En Europe, la limite d'âge actuelle fixée à 60 ans pour les pilotes d'opérations « CAT » (pour *Commercial Air Transport* ; ci-après : « CAT ») mono-pilote a été introduite dans le droit communautaire lors de l'adoption du règlement (UE) n° 1178/2011 <sup>2</sup> par la Commission européenne le 3 novembre 2011 (ci-après le « Règlement »), sans qu'aucune étude d'impact préalable n'ait été réalisée sur les questions médicales, sociales et de sécurité aérienne que posait cette limite d'âge.

Près de douze ans plus tard, l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) propose dans son Opinion No 05/2023 <sup>3</sup> du 13 octobre 2023 (ci-après : l'« Opinion ») de revenir à la limite d'âge de 65 ans qui était appliquée presque partout en Europe jusqu'à l'entrée en vigueur du Règlement. Cette proposition ne concerne cependant que les pilotes d'hélicoptères opérant des vols « HEMS » (pour *Helicopter Emergency Medical Service* ; ci-après : « HEMS »).

Si cette proposition constitue le dernier épisode d'un rétropédalage entamé il y a plusieurs années par l'AESA afin de corriger par étapes les erreurs qui ont été commises dès le début de cette affaire par les autorités concernées, le contenu de l'Opinion démontre également, et surtout, qu'un silence total continue à être gardé sur le fait que cette limite d'âge à 60 ans est illicite car discriminatoire. Un silence qui doit être qualifié d'omerta du fait qu'il est manifestement maintenu afin d'éviter que les autorités qui se sont faites les auteurs ou les complices de cette discrimination aient à assumer les parfois graves conséquences humaines, sociales et financières qui en ont résulté pour les pilotes qui en ont été les victimes.

Cette omerta, qui a également été constatée récemment auprès des autorités suisses de l'aviation civile, la présente note a pour but de la mettre en lumière afin de la briser et de forcer ainsi les autorités concernées à supprimer sans délai ladite discrimination. A défaut, il reviendra aux pilotes concernés d'agir en justice afin de faire valoir leurs droits.

---

<sup>1</sup> Philippe Renz est un avocat suisse spécialisé en droit aérien au sein de l'[Etude Renz & Partners](#) à Berne (Suisse)

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 1178/2011 : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02011R1178-20140403>

<sup>3</sup> Opinion No 05/2023 : <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/138640/en>

## LE RESUMÉ DES FAITS

L'origine puis l'historique de cette affaire de limites d'âge, depuis qu'elles ont été fixées en 2011 à l'article FCL.065 du Règlement, jusqu'au jour de la publication de l'Opinion de l'AESA le 13 octobre 2023 par laquelle cette dernière propose un retour à l'âge limite de 65 ans mais uniquement pour les pilotes d'opérations HEMS, ont été résumées en partie dans les documents que l'AESA a publiés elle-même dans cette affaire, soit principalement dans :

- L'Opinion précitée, publiée le 13 octobre 2023 par l'AESA ;
- La version 3 des *Terms of Reference for rulemaking task RMT.0287*<sup>4</sup>, publiée par l'AESA le 31 mai 2021 (ci-après : les « ToR RMT.0287 ») ;
- Le rapport final relatif au projet de recherche intitulé « *Age Limitations - Commercial Air Transport Pilots* », publié par l'AESA le 25 février 2019<sup>5</sup> (ci-après : le « Rapport de recherche 2019 »).

La présente note se référera dès lors partiellement à ces documents dans le résumé ci-dessous des faits de cette affaire de limites d'âge, un résumé qui sera complété par les faits qui expliquent les raisons pour lesquelles la limite d'âge qui touche dès 60 ans les pilotes opérant des vols CAT mono-pilote est illicite car discriminatoire, et ce depuis 2011.

### L'origine des limites d'âge actuelles

Tel que l'indique le Rapport de recherche 2019, les limites d'âge actuelles fixées à l'article FCL.065 du Règlement ont été reprises de l'annexe 1 de l'OACI. Or, si l'article 2.1.10 de cette annexe de l'OACI prévoit effectivement ces limites d'âges, il faut préciser que le régime de l'OACI les applique uniquement aux pilotes engagés dans des opérations CAT au niveau international, et pas au niveau national. Le législateur européen a ainsi, dès le départ, adopté un régime plus restrictif que celui de l'OACI, en particulier vis-à-vis de l'industrie hélicoptère dont les opérations sont menées dans la plupart des cas au niveau national. Un fait que l'AESA a d'ailleurs avancé comme argument des années plus tard, dans les ToR RMT.0287 en 2021, afin de justifier un retour en arrière en faveur des pilotes d'opérations HEMS.

Une limite d'âge à 60 ans pour les pilotes d'opérations CAT mono-pilote avait par ailleurs aussi été fixée à l'article JAR-FCL 1.060 de la réglementation JAR, laquelle a par la suite laissé sa place au régime du Règlement qui s'en est également inspiré. Or, la plupart des pays européens n'ont jamais implémenté dans leur législation nationale cette limite d'âge pour les pilotes d'hélicoptères, principalement du fait que celle-ci est plus basse que l'âge légal de la retraite qui est applicable à tout un chacun dans les pays concernés.

C'est ainsi en se basant ou en s'inspirant de dispositions issues des régimes de l'OACI et des JAR - des dispositions qui n'ont aucune valeur juridique tant qu'elles n'ont pas été implémentées dans du droit national ou supranational - que le législateur européen a adopté l'article FCL.065, introduisant ainsi cette limite d'âge à 60 ans dans le droit communautaire.

---

<sup>4</sup> *Terms of Reference for rulemaking task RMT.0287* : <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/9497/en>

<sup>5</sup> *Final Report EASA\_REP\_RESEA\_2017\_1* : <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/87899/en>

## Une limite d'âge qui était discriminatoire dès le départ

Le 27 novembre 2000, le Conseil de l'Union Européenne a adopté la Directive 2000/78/CE portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail <sup>6</sup> (ci-après : la « Directive »). Celle-ci a notamment pour objectif de lutter contre les discriminations liées à l'âge en matière d'emploi, lesquelles sont interdites à moins que des différences de traitement puissent être justifiées par des motifs légitimes dans certaines circonstances, tel que l'indique le chiffre 25 des considérants de la Directive :

*« L'interdiction des discriminations liées à l'âge constitue un élément essentiel pour atteindre les objectifs établis par les lignes directrices sur l'emploi et encourager la diversité dans l'emploi. Néanmoins, des différences de traitement liées à l'âge peuvent être justifiées dans certaines circonstances et appellent donc des dispositions spécifiques qui peuvent varier selon la situation des États membres. Il est donc essentiel de distinguer entre les différences de traitement qui sont justifiées, notamment par des objectifs légitimes de politique de l'emploi, du marché du travail et de la formation professionnelle, et les discriminations qui doivent être interdites. »*

Les motifs pour lesquels des différences de traitement liées à l'âge peuvent être prévues par les Etats membres, la Directive les expose principalement à son article 6 alinéa 1 (motifs liés à la politique de l'emploi, du marché du travail et de la formation professionnelle), et à son article 4 alinéa 1 (motif d'une exigence professionnelle essentielle et déterminante à l'exercice d'une profession). Or, la Directive conditionne la justification et la légalité de telles différences à la poursuite d'un objectif légitime qui puisse être réalisé par des moyens appropriés, proportionnés et nécessaires. Un objectif et des moyens qui doivent dès lors être analysés avec soin et dûment démontrés, respectivement prouvés, afin qu'un régime différencié puisse être toléré.

Le Prof. Colm O'Cinneide, dans une note juridique intitulée « *La discrimination fondée sur l'âge dans la législation de l'UE* », offre une vue d'ensemble de cette thématique et de la jurisprudence y relative qui a été rendue par la Cour de justice de l'Union européenne jusqu'à la fin de l'année 2016 <sup>7</sup>. Une note dont la lecture s'impose à tout juriste et dans laquelle, en citant la jurisprudence, son auteur rappelle les conditions restrictives qui doivent être remplies afin qu'un traitement différencié lié à l'âge puisse être légalement justifié.

Au vu de ces principes, la question qui se pose dans le cas d'espèce est celle de savoir si le législateur européen - et/ou pour lui, l'AESA qui prépare les projets de réglementation - s'était assuré au préalable, avant d'adopter formellement l'article FCL.065 du Règlement qui fixe la limite d'âge à 60 ans pour les pilotes de vols CAT mono-pilote, que les conditions permettant de justifier un traitement différencié étaient dûment remplies. Car ce n'est pas parce qu'une telle limite d'âge existait déjà dans les réglementations OACI et JAR - dont les dispositions n'ont, encore une fois, aucune valeur juridique tant qu'elles n'ont pas été implémentées dans du droit national ou supranational - que le législateur européen pouvait s'épargner une analyse de détail de la situation afin de déterminer si un traitement différencié affectant les pilotes âgés de plus de 60 ans pouvait être légalement justifié ou non.

<sup>6</sup> Directive 2000/78/CE : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32000L0078>

<sup>7</sup> Note du Prof. Colm O'Cinneide : [https://www.era-comm.eu/oldoku/Adiskri/06\\_Age/118DV23\\_O\\_Cinneide\\_2\\_FR.pdf](https://www.era-comm.eu/oldoku/Adiskri/06_Age/118DV23_O_Cinneide_2_FR.pdf)

Or, le Rapport de recherche 2019, en indiquant que les limites d'âge fixées à l'article FCL.065 du Règlement ont été élaborées par l'AESA sans qu'une évaluation spécifique de l'impact sur la sécurité, la santé ou les questions sociales n'ait été réalisée (« *These age limits were developed by the Agency without conducting a specific impact assessment on safety, health or social issues.* ») répond implicitement à la question, par la négative. En effet le législateur européen, en ayant renoncé à toute étude préalable qui lui aurait permis de déterminer (i) si un abaissement de la limite d'âge de 65 à 60 ans pouvait être justifié par des motifs médicaux ou de sécurité aérienne, (ii) quel serait l'impact humain, social et financier de cette nouvelle limite d'âge sur la communauté des pilotes concernés, ainsi que (iii) les besoins du marché des hélicoptères en Europe en termes de pilotes, s'est privé dès le départ de la possibilité de pouvoir démontrer que l'abaissement de la limite d'âge à 60 ans qu'il envisageait reposait sur un objectif légitime et constituait un moyen approprié, proportionné et nécessaire à la réalisation de cet objectif.

Il en résulte que le législateur européen a adopté l'article FCL.065 du Règlement sans être en mesure de pouvoir justifier une exception à l'interdiction de la discrimination fondée sur l'âge en vertu de la Directive, et que dès lors, la limite d'âge fixée à 60 ans dans cette disposition pour les pilotes d'opérations CAT mono-pilote était illicite dès son adoption en 2011, car discriminatoire.

Finalement, il faut relever que si la Directive prévoit que des différences de traitement liées à l'âge peuvent être prévues par les Etats membres si les conditions permettant de justifier de telles différences sont remplies, aucun Etat membre de l'UE n'a manifestement mené d'étude sur le sujet qui leur auraient permis de justifier des exceptions sur leur territoire national. L'AESA se serait en effet référé à de telles études si tel avait été le cas, notamment dans son Rapport de recherche 2019, lequel constituait dès lors le résultat de la première étude approfondie qui a été menée sur le sujet par une autorité européenne.

### **Des dérogations octroyées en nombre, suivies du Rapport de recherche 2019**

Ce régime discriminatoire n'était pas acceptable ni même viable dès le départ pour le marché des hélicoptères dans nombre de pays européens, comme en témoignent les dérogations que l'AESA a dû accorder dès 2012 aux neuf pays qui en ont fait la demande pour des opérations HEMS, des dérogations qui ont été renouvelées à de multiples reprises par la suite, jusqu'à ce jour.

Si ces dérogations ont été thématiques dans les ToR RMT.0287 puis dans l'Opinion, ces documents ne mentionnent cependant pas les dérogations qui ont été accordées durant la même période aux pays qui en ont fait la demande pour des opérations non-HEMS, comme ça a été le cas de la Suisse. Cette dernière avait en effet demandé et obtenu à plusieurs reprises jusqu'à fin 2019 des dérogations afin que l'ensemble des pilotes opérant des vols CAT mono-pilote puissent continuer à le faire jusqu'à l'âge de 65 ans. Ces dérogations, l'AESA les a ensuite fortement limitées pour la période de 2020 à 2022 <sup>8</sup>, ce qui a alors contraint certaines compagnies d'hélicoptères suisses à licencier leurs pilotes âgés de plus de 60 ans, ou ceux qui atteignaient cet âge.

---

<sup>8</sup> Communiqué de presse du Parlement suisse du 03.06.2021 (uniquement en allemand) : [https://www.parlament.ch/de/services/news/Seiten/2021/20210603130146029194158159038\\_bsd097.aspx](https://www.parlament.ch/de/services/news/Seiten/2021/20210603130146029194158159038_bsd097.aspx)

Comme l'indiquent ensuite les ToR RMT.0287 puis l'Opinion, c'est le nombre de ces dérogations accordées depuis 2012 à certains pays ainsi que l'augmentation de l'âge de la retraite à travers l'Europe qui ont conduit l'AESA à lancer, en 2017, une étude de recherche sur la pertinence des limites d'âge existantes pour les pilotes CAT (« *The number of exemptions and increasing statutory retirement age across the EU led EASA to launch a research study in 2017 on the appropriateness of the existing pilot age limitations for commercial pilots.* »). Des limites d'âge dont l'AESA a ainsi admis ne pas savoir si elles étaient pertinentes six ans après leur introduction, en 2011, dans le droit communautaire.

Les faits qui précèdent démontrent ainsi que c'est seulement en 2017, soit six ans après avoir adopté l'article FCL.065 du Règlement, que le législateur européen s'est préoccupé de savoir si les limites d'âges fixées dans cette disposition en 2011 pouvaient être justifiées sous l'angle de la Directive, ce qu'il a fait en lançant cette étude de recherche dont les résultats, présentés dans le Rapport de recherche 2019, démontrent que tel n'était pas le cas.

En effet, au chiffre 4.2.2 de ce rapport, dans la partie des conclusions et des recommandations relatives à la limite d'âge pour l'exploitation d'un aéronef mono-pilote, les experts ont exposé ce qui suit :

*« Based on the outcome of Parts 1 and 2 it was concluded that the risk of the 55-64 age group is just within the margin of the acceptability limit for catastrophic system failures for single piloted CS 23 aircraft with a single reciprocating engine and a seating capacity for 0-6 passengers; and therefore, that there is a compelling need to reduce the medical incapacitation risk of single flying CAT pilots in the 55-64 age range. Any increase of the age limitation for single pilot operations should be accompanied by additional measures to reduce the likelihood of pilot incapacitation to meet current operational accident acceptability values. It is therefore recommended to extend the age limit of CAT pilots flying single pilot operations from 60 years to the pilot's 65th birthday, providing that additional measures are taken (see Table 1) »*

Les experts ont ainsi expliqué que le risque qu'une incapacité médicale survienne en vol aux pilotes de la tranche d'âge 55-64 ans est acceptable car il n'est pas plus élevé que celui qui est accepté pour une défaillance catastrophique qui surviendrait en vol aux composants vitaux des aéronefs de la classe CS 23 comprenant un seul moteur, d'une capacité de 0 à 6 passagers, et opérés avec un seul pilote.

Sur la base de ce constat de risque acceptable, les experts ont alors recommandé le relèvement de l'âge limite de 60 à 65 ans, soit un retour à l'ancien âge limite en vigueur en Europe, tout en recommandant de soumettre les pilotes de plus de 60 ans à des mesures d'accompagnement médicales afin de réduire encore un peu plus le risque de survenance, en vol, d'une incapacité médicale.

Les constats, conclusions et recommandations issus de cette étude ont ainsi démontré ou confirmé en 2019 que la différence de traitement appliquée dès 2011 aux pilotes d'opérations CAT mono-pilote âgés entre 60 à 65 ans était injustifiée car le seul objectif qu'une telle différence de traitement pouvait rechercher - soit celui de supprimer un risque inacceptable pour la sécurité aérienne - et qui aurait éventuellement permis de tolérer une

discrimination en fonction de l'âge, s'est révélé ne pas être légitime, l'étude ayant démontré que ce risque demeurait dans les limites de l'acceptable.

En outre, même si le législateur européen avait pu démontrer à l'époque l'existence d'un objectif légitime de sécurité aérienne - ce qu'il n'a cependant pas pu faire puisqu'il n'a mené aucune étude sur le sujet -, encore aurait-il fallu qu'il démontre en plus, pour pouvoir justifier une différence de traitement, que cet objectif avait été mis en œuvre par des moyens appropriés, proportionnés et nécessaires. Or, il est évident qu'une interdiction imposée aux pilotes de plus de 60 ans d'exercer leur métier n'aurait été ni appropriée, ni proportionnée, ni nécessaire, car si risque pour la sécurité aérienne il y avait eu à l'époque, celui-ci aurait pu être réduit par des mesures d'accompagnement médicales, telles par exemple celles que les experts ont recommandées dans leur Rapport de recherche 2019.

Finalement, il faut constater que l'AESA a elle-même accepté dès 2012 le niveau de risque acceptable que représente l'état de santé général des pilotes âgés entre 60 et 65 ans actifs dans des opérations CAT mono-pilote, puisqu'elle a octroyé en nombre des dérogations à la limite d'âge à 60 ans à tous les pays qui lui en ont fait la demande. Des dérogations qu'elle a ensuite renouvelées à de multiples reprises, et ce jusqu'à ce jour pour certains types d'opérations.

### **La suite ? Des décisions tant incompréhensibles qu'inacceptables**

En mars 2019, l'AESA a organisé un séminaire sur les limites d'âge des pilotes afin de présenter les résultats du Rapport de recherche 2019. A cette occasion, elle a indiqué dans un exposé introductif que la limite d'âge de 60 ans n'était plus appropriée pour les opérations mono-pilote («*Age 60 limit no longer appropriate for the single pilot operations*»).

Or, malgré ce constat très clair qui se basait notamment sur les conclusions tout aussi claires du Rapport de recherche 2019, les décisions que l'AESA a prises par la suite dans toute cette affaire se sont révélées être tant incompréhensibles qu'inacceptables, puisque qu'au lieu de mettre fin immédiatement au régime discriminatoire illicite qui subsistait depuis 2011, l'AESA n'a rien trouvé de mieux que d'étendre encore son ampleur dès l'année suivante.

En effet et tout d'abord, sur la base des résultats du Rapport de recherche 2019 qui démontraient ou confirmaient l'absence d'un motif permettant au législateur européen de justifier une différence de traitement pour les pilotes d'opérations CAT mono-pilote âgés entre 60 et 65 ans, l'AESA aurait dû mettre fin sans délai au régime discriminatoire illicite, ce qu'elle aurait par exemple pu faire en accordant automatiquement à tous les pays auxquels le Règlement s'applique des dérogations à la limite d'âge à 60 ans pour ces pilotes, et ce de manière globale pour tous les types d'opérations CAT mono-pilote. Des dérogations que l'AESA aurait ensuite pu renouveler si nécessaire jusqu'à ce que la ou les discriminations illicites liées à l'âge figurant à l'article FCL.065 du Règlement soient supprimées, et jusqu'à ce que de nouvelles règles mettant en œuvre les mesures d'accompagnement médicales jugées utiles - telles par exemple celles proposées par les experts dans leur Rapport de recherche 2019 - soient adoptées pour l'ensemble des pilotes concernés par ces nouvelles mesures.

Or, au lieu de supprimer immédiatement ce régime discriminatoire illicite qui durait depuis 2011, l'AESA a fait tout l'inverse en supprimant partiellement dès 2020 le régime de

dérogrations qu'elle avait mis en place depuis 2012 afin de permettre aux pilotes concernés d'opérer des vols CAT mono-pilote jusqu'à l'âge de 65 ans, comme le montre l'exemple de la Suisse. En effet, dès 2020, l'AESA a accordé à ce pays uniquement des dérogations pour les pilotes d'opérations HEMS mono-pilote, supprimant ainsi les dérogations qui avaient été accordées jusqu'alors aux pilotes d'opérations non-HEMS mono-pilote.

Ces constats sont graves car en supprimant ces dérogations pour les pilotes d'opérations non-HEMS tout en sachant qu'elle n'avait aucun motif ni factuel ni juridique pour justifier le régime discriminatoire qu'elle avait instauré par l'adoption de l'article FCL.065 du Règlement, l'AESA savait que de nombreux pilotes âgés de 60 ans ou plus allaient perdre leur emploi, dès 2020 et les années suivantes, avec toutes les conséquences humaines, sociales et financières négatives ou même catastrophiques qui en découleraient pour eux.

Par la suite, comme le montre les ToR RMT.0287 publiés en mai 2021, l'AESA a décidé de se focaliser sur un retour à la limite d'âge de 65 ans uniquement pour les pilotes d'hélicoptères opérant des vols HEMS, et ce afin de répondre aux besoins des opérateurs HEMS de pouvoir disposer de suffisamment de pilotes. L'AESA a ensuite matérialisé ses propositions près de deux ans et demi plus tard, à l'issue d'une procédure « accélérée », dans son Opinion qui motive ce retour à la normale par des « bénéfiques » (voir chiffre 3.2), à défaut de pouvoir le motiver par ce qui aurait dû être la (soudaine) disparition d'un motif de sécurité aérienne que l'AESA n'a jamais pu démontrer depuis l'adoption du régime discriminatoire de l'article FCL.065 du Règlement, le Rapport de recherche 2019 ayant par la suite et bien au contraire démontré qu'un tel motif ne pouvait pas être invoqué.

En procédant de la sorte et, encore une fois, alors que le Rapport de recherche 2019 lui avait démontré ou confirmé l'absence de tout motif lui permettant de justifier le maintien d'une discrimination fondée sur l'âge pour n'importe quel pilote de plus de 60 ans opérant des vols CAT mono-pilote, l'AESA a ignoré les besoins, notamment humains, sociaux et financiers de l'ensemble de la communauté des pilotes opérant des vols non-HEMS, préférant se focaliser sur une communauté de pilotes HEMS plus réduite et soumise à de plus grands facteurs de risques médicaux (missions plus stressantes, horaires de travail irréguliers, vols de nuit, etc.). L'AESA, en optant ainsi pour un choix politique douteux tout en continuant à ignorer un principe fondamental du droit - l'interdiction de discriminer sans motif valable -, a dès lors créé une nouvelle discrimination, celle des pilotes non-HEMS vis-à-vis des pilotes HEMS. Une discrimination qui se rajoute à celle dont l'ensemble des pilotes, HEMS et non-HEMS, sont victimes et qui résulte de l'adoption, en 2011, de l'article FCL.065 du Règlement.

Il faut par ailleurs constater que dans son Opinion, l'AESA n'indique pas quand et comment elle entend supprimer cette double discrimination dont sont victimes les pilotes non-HEMS. Et ce même si, au dernier point de la liste des « bénéfiques » publiés au chiffre 3.2 de son Opinion, elle indique vouloir utiliser les données qui seront collectées à l'avenir sur l'état de santé des pilotes HEMS afin de faciliter l'évaluation de la sécurité de l'allègement des limites d'âge pour d'autres catégories de pilotes professionnels. En effet, une telle récolte de données ne peut pas concerner les pilotes d'opérations non-HEMS mono-pilote puisque le risque qu'une incapacité médicale survienne aux pilotes âgés de 60 à 65 ans a été démontré ou confirmé comme étant acceptable par le Rapport de recherche 2019. Un risque qui est d'autant plus acceptable que le risque pour les pilotes non-HEMS est encore moindre que celui pour les pilotes HEMS qui sont soumis à des facteurs de risques supplémentaires, tel qu'indiqué ci-dessus.

## L'omerta entourant toute cette affaire

L'AESA, dans les ToR RMT.0287 et dans l'Opinion, ne thématise nullement les discriminations dont sont victimes les pilotes concernés, pas plus que les motifs, inexistant, pour lesquels de telles discriminations seraient justifiées. L'AESA reste également silencieuse, dans ces documents, sur les parfois graves conséquences humaines, sociales et financières subies par les pilotes discriminés, ainsi que sur la date de la suppression de ces discriminations.

Ce silence total sur ces sujets, il a également été observé récemment auprès des autorités suisses de l'aviation civile auxquelles un pilote, qui a perdu son emploi du fait de la suppression des dérogations qui avaient été accordées par l'AESA à la Suisse jusqu'à fin 2019, a demandé de rendre des comptes et de justifier, par des faits et du droit, les motifs du régime discriminatoire dont il est victime <sup>9</sup>. En effet, après que ce pilote a requis de ces autorités la production d'un certain nombre de documents en lien avec cette affaire, notamment ceux échangés par la Suisse avec l'UE et ceux internes à la Suisse, celles-ci ont refusé l'accès à l'ensemble de ces documents, principalement pour les motifs suivants :

- La production de ces documents officiels porterait une atteinte aux intérêts et aux relations de la Suisse avec l'UE, en particulier dans le contexte de la situation politique actuellement complexe entre la Suisse et l'UE ;
- Ces documents officiels reflètent la position actuelle de la Suisse sur une question pertinente pour les négociations actuelles et futures avec l'UE, dont la production peut dès lors être refusée ;
- Les analyses et évaluations de ces autorités sur la reprise par la Suisse, dans le droit suisse, de l'article FCL.065 du Règlement, ainsi que sur les motifs pour lesquels la Suisse ne s'est pas opposée au refus de l'AESA de continuer à accorder des dérogations au-delà de 2019, ne peuvent pas être produites car elles sont couvertes par le secret des décisions prises sur le sujet par le Conseil fédéral suisse.

Ce silence total, les autorités suisses de l'aviation civile démontrent ainsi vouloir le garder par le refus de produire tout document en lien avec cette affaire, en invoquant des motifs politiques et le secret fédéral. Ces documents, elles n'auraient cependant pas eu à les garder secrets si, avec les autorités européennes concernées, elles avaient traité cette affaire dans les règles de l'art et conformément au droit.

En effet, si la discrimination contenue dans l'article FCL.065 du Règlement avait pu être justifiée par des motifs légitimes avant son adoption par le législateur européen en 2011, si la Suisse avait pu démontrer par sa propre analyse factuelle et juridique de la situation que cette disposition discriminatoire avait été reprise valablement dans le droit suisse <sup>10</sup> à l'époque, et si la Suisse avait pu justifier par des faits et du droit les motifs pour lesquels elle n'avait pas de raisons de s'opposer à l'arrêt des dérogations qui lui avaient été octroyées par l'AESA jusqu'à la fin de l'année 2019, ces autorités auraient eu tout intérêt à jouer la transparence en expliquant et en documentant la manière (correcte) avec laquelle elles ont traité cette affaire entre 2011 et ce jour.

---

<sup>9</sup> Ce pilote est un client de l'auteur de cette note.

<sup>10</sup> Un droit suisse qui, à l'article 8 alinéa 2 de la Constitution suisse, interdit lui aussi toute discrimination du fait de l'âge.

L'ensemble de ces silences, ils peuvent dès lors être qualifiés d'omerta tant il est évident qu'ils cherchent à dissimuler la manière avec laquelle cette affaire de discrimination a été traitée dès le début. Une omerta qui est aujourd'hui manifestement maintenue afin d'éviter que les autorités qui se sont faites les auteures ou les complices de cette discrimination aient à assumer les parfois graves conséquences humaines, sociales et financières qui en ont résulté ou en résulteront encore pour les pilotes qui en ont été, en sont toujours aujourd'hui, ou en seront encore à l'avenir, les victimes.

## DES CONSTATS ACCABLANTS

Les faits exposés ci-dessus démontrent à quel point les constats qui peuvent être reprochés aux autorités concernées sont accablants. En effet :

- Il a tout d'abord été démontré que le législateur européen a introduit à l'article FCL.065 du Règlement un régime discriminatoire vis-à-vis des pilotes d'opérations CAT mono-pilote âgés de plus de 60 ans, sans qu'il se soit assuré au préalable si un traitement différencié affectant ces pilotes pouvait être légalement justifié ou non.
- Il a ensuite été expliqué que ce nouveau régime discriminatoire n'était pas acceptable ni même viable dès le départ pour le marché des hélicoptères dans nombre de pays européens, raison pour laquelle l'AESA a dû accorder à ces pays des dérogations à l'article FCL.065 afin que leurs pilotes puissent continuer à opérer des vols CAT mono-pilote jusqu'à l'âge de 65 ans. Des dérogations qui ont ensuite été renouvelées à de multiples reprises, certaines jusqu'à fin 2019, d'autres jusqu'à ce jour.
- Il a ensuite été démontré que six ans après l'introduction de l'article FCL.065 du Règlement dans le droit communautaire, l'AESA, doutant de la pertinence des limites d'âges pour les pilotes CAT qui avaient été fixées dans cette disposition, a lancé une étude de recherche à ce sujet. Il a ainsi été établi que ce n'est qu'en 2017 que l'AESA a débuté son analyse afin de pouvoir déterminer si le régime discriminatoire de l'article FCL.065 pouvait être légalisé après coup, ou s'il était illicite.
- Il a ensuite été expliqué que les experts qui ont rendu le Rapport de recherche 2019 avaient conclu que le risque qu'une incapacité médicale survienne en vol aux pilotes de la tranche d'âge 55-64 ans est acceptable car il n'est pas plus élevé que celui qui est accepté pour une défaillance catastrophique qui surviendrait en vol aux composants vitaux des aéronefs de la classe CS 23 comprenant un seul moteur, d'une capacité de 0 à 6 passagers, et opérés avec un seul pilote.
- Il a ainsi été établi qu'en 2019, l'AESA a pris connaissance ou a obtenu la confirmation du fait que la différence de traitement appliquée dès 2011 aux pilotes d'opérations CAT mono-pilote âgés entre 60 à 65 ans était injustifiée, et donc discriminatoire. Car le seul objectif qu'un tel traitement différencié pouvait rechercher – soit celui de supprimer un risque inacceptable pour la sécurité aérienne – et qui aurait éventuellement permis de tolérer une discrimination en fonction de l'âge, s'est révélé ne pas être légitime, l'étude ayant démontré que ce risque demeurait dans les limites de l'acceptable.
- Il a ensuite été expliqué que les mesures d'accompagnement médicales que les experts ont proposées dans leur Rapport de recherche 2019 afin de réduire encore un peu plus

le risque de survenance, en vol, d'une incapacité médicale, ne constituaient que des recommandations.

- Il a ensuite été expliqué que l'AESA, après avoir pris connaissance des conclusions du Rapport de recherche 2019 duquel il découlait que le régime adopté en 2011 pour les pilotes de plus de 60 ans d'opérations CAT mono-pilote était discriminatoire, n'a par la suite rien trouvé de mieux que d'étendre l'ampleur de cette discrimination illicite, au lieu d'y mettre fin sans délai.
- Il a en effet été expliqué tout d'abord que l'AESA a alors, dès 2020, et en tout cas en Suisse, supprimé les dérogations qu'elle avait accordées depuis 2012 aux pilotes d'opérations non-HEMS. Et qu'elle l'a fait en sachant pertinemment que de nombreux pilotes âgés de 60 ans ou plus allaient alors perdre leur emploi, dès 2020 et les années suivantes, avec toutes les conséquences humaines, sociales et financières négatives ou même catastrophiques qui en découleraient pour eux.
- Il a ensuite été démontré que l'AESA a créé dès 2020 une discrimination supplémentaire, celle qui discrimine les pilotes non-HEMS vis-à-vis des pilotes HEMS. En effet, pour ces derniers, l'AESA n'a pas supprimé ses dérogations dès 2020, leur permettant ainsi de pouvoir continuer à mener des opérations HEMS jusqu'à l'âge de 65 ans. Par la suite, l'AESA s'est focalisée sur un retour réglementaire à la normale uniquement pour ces pilotes HEMS, par un choix politique douteux et en continuant à ignorer un principe fondamental du droit, celui de l'interdiction de discriminer sans motif valable. Et elle l'a fait tout en sachant que cette communauté de pilotes HEMS est plus réduite et qu'elle est soumise à de plus grands facteurs de risques médicaux (missions plus stressantes, horaires de travail irréguliers, vols de nuit, etc.) que celle des pilotes non-HEMS.
- Il a ensuite été expliqué qu'une omerta entoure toute cette affaire depuis des années, tant du côté de l'AESA que des autorités suisses de l'aviation civile. En effet, il a tout d'abord été démontré que l'AESA, notamment dans les ToR RMT.0287 et dans l'Opinion, n'a nullement thématiqué les discriminations dont sont victimes les pilotes concernés, pas plus que les motifs, inexistant, pour lesquels de telles discriminations seraient justifiées. L'AESA est par ailleurs restée silencieuse, dans ces documents, sur les parfois graves conséquences humaines, sociales et financières subies par les pilotes discriminés, ainsi que sur la date de la suppression de ces discriminations.
- Il a ensuite été expliqué que les autorités suisses de l'aviation civile, dans le cadre d'un cas concret récent, ont refusé de produire tout document en lien avec cette affaire de limites d'âge, en invoquant des motifs politiques ainsi que le secret fédéral. Des documents que ces autorités n'auraient cependant eu aucune raison de garder secrets si, avec les autorités européennes concernées, elles avaient traité cette affaire dans les règles de l'art et conformément au droit.
- Il a finalement été expliqué que cette omerta est aujourd'hui manifestement maintenue afin d'éviter que les autorités qui se sont faites les auteures ou les complices du régime discriminatoire de l'article FCL.065 du Règlement aient à assumer les parfois graves conséquences humaines, sociales et financières qui en ont résulté ou en résulteront encore pour les pilotes qui en ont été, en sont toujours aujourd'hui, ou en seront encore à l'avenir, les victimes.

## DES CONSÉQUENCES QUI S'IMPOSENT

Les constats accablants qui précèdent ne peuvent pas demeurer sans conséquences pour les autorités concernées qui se doivent aujourd'hui d'assumer leurs responsabilités pour les erreurs qu'elles ont commises dans le cadre de cette affaire, depuis son début en 2011 jusqu'à ce jour.

Légalité, égalité, bonne foi, transparence, « Just culture », ces principes fondamentaux de notre Etat de droit et du milieu aéronautique ne s'appliquent pas qu'aux administrés de ce milieu mais aussi, et surtout, aux autorités publiques qui le régissent.

Il doit dès lors être attendu des autorités concernées en Europe, que ce soit au niveau supranational et national, qu'elles appliquent désormais ces principes dans la présente affaire de limites d'âge afin de mettre un terme immédiat à la discrimination illicite que subissent les pilotes d'opérations CAT mono-pilote âgés de plus de 60 ans, depuis l'adoption de l'article FCL.065 du Règlement.

Il est également attendu de ces mêmes autorités qu'elles se concertent sans délai afin que les pilotes qui ont été victimes de cette discrimination illicite soient indemnisés rapidement et sans complication inutile pour les dommages qu'ils ont subis du fait de celle-ci, non seulement en Suisse mais également en Europe.

A défaut, il reviendra aux pilotes concernés d'agir en justice afin de faire valoir leurs droits.

\* \* \* \* \*