

**GRÈVE – Transports aériens – Pilote, commandant de bord – Inexécution d'un vol programmé pour la période d'arrêt de travail – Exercice normal du droit de grève – Employeur ne pouvant imposer au salarié d'indiquer à l'avance s'il participera ou non au mouvement – Nullité de la sanction prise à l'encontre de l'intéressé.**

COUR D'APPEL DE PARIS (18<sup>e</sup> Ch. C) 20 novembre 2003

**L. et autres contre Air France**

FAITS, PROCEDURE ET PRETENTIONS DES PARTIES :

Le 24 janvier 2003, plusieurs syndicats de salariés de la société Air France parmi lesquels le syndicat des pilotes d'Air France (SPAF) dont M. L. était le président ont déposé un préavis de grève pour la période comprise entre le 2 février à 00h01 et le 5 février à 23h59.

Après avoir assuré en qualité de commandant de bord, le vol Paris-Pointe à Pitre du 31 janvier 2003, M. L. a quitté Pointe à Pitre le 1<sup>er</sup> février à 23 heures (heure de Paris) comme passager de l'avion qui est arrivé le 2 février à 10h25 à Orly où il s'est joint au mouvement de grève déclenché le 2 février à 00h01.

Considérant qu'il aurait dû, conformément au planning de rotation prévu, assurer le vol Pointe à Pitre-Paris du 2 février à 23 heures (heure de Paris) et qu'il avait commis un abandon de poste, le chef de division de M. L. a demandé, le 5 février, au directeur du personnel navigant technique d'engager une procédure disciplinaire à son encontre et de procéder à la mise à pied conservatoire sans solde de l'intéressé.

Cette mise à pied a été notifiée le 21 février à M. L., et la procédure pour sanction du deuxième degré, pouvant aller jusqu'au licenciement sans préavis pour faute lourde, a été engagée le 25 février.

Le 3 mars 2003, M. L., auquel s'étaient joints huit syndicats, a saisi en référé le Conseil de prud'hommes de Bobigny en demandant l'annulation tant de la mesure de mise à pied que de la procédure disciplinaire et la condamnation de son employeur à lui verser le salaire de la période de mise à pied.

Après débats à l'audience du 28 mars, la formation de référé, statuant sous la présidence du juge départiteur, a, par ordonnance du 25 avril 2003 dit n'y avoir lieu à référé sur ces demandes après avoir estimé que Monsieur L. avait commis un abus dans l'exercice du droit de grève en manquant à l'obligation d'assurer la continuité des vols de sorte que la décision de le sanctionner ne constituait pas un trouble manifestement illicite.

M. L. et les syndicats SPAF, ALTER, SNPAC, SNOMAC et Sud Aérien ont fait appel de cette décision.

(...)

MOTIVATION :

Selon l'article L 122-45 du Code du travail, aucun salarié ne peut être sanctionné en raison de l'exercice normal du droit de grève.

Il s'ensuit qu'une sanction infligée à un salarié qui n'a fait qu'exercer normalement son droit de grève lui cause un trouble manifestement illicite qu'il appartient au juge des référés de réparer.

Certes la société Air France soutient d'abord que l'abandon de mission reproché à M. L. ne doit pas être analysé par rapport à sa qualité de gréviste puisque la faute a été commise avant le déclenchement de la grève intervenu le 2 février à 00h01.

Toutefois cette argumentation ne peut être suivie dès lors qu'il ressort à l'évidence des pièces de la procédure qu'il n'est pas reproché au commandant de bord son retour à sa base d'affectation comme passager d'un vol parti une heure avant le début de la grève mais les conséquences de cet acte, à savoir ne pas avoir assuré le vol Pointe à Pitre-Paris du 2 février qui constituait la deuxième partie de sa rotation.

Or le départ de ce vol étant prévu à 23 heures (heure de Paris) soit pratiquement à la fin de la première journée de grève, l'appréciation du comportement de M. L. ne peut être dissociée de sa participation au mouvement.

Il appartient donc à la Cour de rechercher, comme la fait le premier juge, s'il est contraire aux normes régissant l'activité des commandants de bord de la société Air France de se mettre en grève au cours d'une rotation.

Au soutien de l'affirmation, la société intimée invoque les articles L 422-2, L 422-3, L 422-4 et L 423-3 du Code de l'aviation civile et les dispositions réglementant l'activité de commandant de bord contenues dans le document intitulé GEN-OPS.

Si l'on se réfère aux articles du code précité, il y est essentiellement dit :

- à l'article L 422-2 : *le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef. Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer la destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et, sous réserve d'en rendre compte, en fournissant les motifs de sa décision,*

- à l'article L 422-3 : *le commandant de bord a autorité sur les personnes embarquées ...il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de sa mission ;*

- à l'article L 423-3 : *l'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture du contrat de travail.*

Quant au règlement GEN-OPS, il y est précisé dans les paragraphes concernant le rôle du commandant de bord :

*Le CDB est délégataire de la direction générale pour l'exécution du voyage, il est responsable de la réalisation de cette mission dans le cadre de la réglementation en vigueur et des directives Air France telles qu'elle figurent dans le manuel d'exploitation.*

*A ce titre, et en fonction des informations et avis qu'il recueille sur les plans matériel, opérationnel et commercial, il prend l'ensemble des décisions d'exécution au mieux de la sécurité et des intérêts d'Air France et des passagers.*

*Il doit notamment :*

- *S'assurer avant le vol, que l'avion est apte à l'exécution du vol projeté et que chaque membre d'équipage est détenteur des titres et attestations requis pour l'exercice des tâches qui lui sont confiées.*

- *Veiller au respect des horaires tout en prenant les mesures compatibles avec la sécurité et la sûreté.*

- *S'assurer que la coordination entre membres d'équipage se fait conformément à la répartition des tâches prévues. Il peut modifier cette répartition si la conduite ou la sécurité du vol l'exige.*

*Il a autorité sur toutes les personnes embarquées et a la faculté de débarquer toute personne, parmi l'équipage et les passagers, et toute partie du chargement qui peuvent présenter un danger pour la sécurité, la salubrité et le bon ordre de bord de l'avion.*

*En cas d'incident ou d'accident touchant aux personnes ou au matériel, il lui appartient de prendre les mesures nécessaires et d'apprécier si le vol peut être engagé ou poursuivi jusqu'à sa destination finale.*

*Il est tenu d'établir un rapport circonstancié RDC (rapport du commandant ou ASR (Air Safety Report) sur tout incident ou accident survenu pendant l'exécution de sa mission.*

Et aussi :

*Le CDB a délégation de la direction générale pour conduire sa mission dans le cadre des objectifs de l'entreprise au service du client. Sa responsabilité principale est la sécurité, il prend les décisions permettant d'intégrer son vol dans le fonctionnement d'ensemble du programme d'Air France, de ses contraintes économiques, et dans le respect des consignes qui lui sont transmises tant qu'elles sont compatibles avec la sécurité.*

*Sa mission est d'être le manager du vol.*

*A ce titre, il est responsable d'un processus industriel complexe : le vol, il en gère les ressources et les contraintes. Il assure le commandement et l'animation de son équipage. Il a la responsabilité de la qualité du processus qui lui est confié, responsabilité appliquée aux domaines technique, commercial et économique de la mission.*

*Le CDB a un rôle permanent de représentant d'Air France et de son président. Pendant la mission, il est délégataire de la direction générale. Ceci lui confère des droits et des devoirs.*

*Dès qu'il est à bord de l'avion, le client est placé sous la responsabilité du ou des CDB successifs, y compris pendant les escales transit avec maintien à bord des passagers.*

S'il ressort de la rédaction de ces textes que le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission et qu'il doit la mener à son terme, ce qui trouve sa traduction dans le principe de l'obligation d'assurer la continuité des vols, il n'en résulte nullement qu'une rotation qui, comme en l'espèce, peut comprendre deux vols séparés de plusieurs jours, constitue une seule et même mission. Au contraire la nature des consignes qui y sont données milite plutôt en faveur de l'assimilation de la mission à la notion de vol.

D'ailleurs, dans l'accord PNT du 8 mars 1996 où figurent les définitions de la rotation - ensemble de caractéristiques d'itinéraire, d'horaire, d'activité et de repos définissant un courrier - et du courrier - période d'activité aérienne qui consiste à effectuer un ou plusieurs services de vol entre deux

repos à la base d'affectation, il n'est fait aucune référence à la notion de mission.

Il s'ensuit que l'assimilation entre rotation et mission faite par la société Air France et reprise dans l'ordonnance frappée d'appel apparaît dépourvue de base juridique en sorte qu'elle ne peut servir de fondement à l'atteinte au droit de grève, droit constitutionnellement reconnu, que constituerait l'obligation pour un commandant de bord d'assurer un vol après le déclenchement du mouvement de grève auquel il participe.

La société Air France fait aussi valoir, au-delà de la question de principe, que l'exercice abusif du droit de grève de la part de M. L. serait caractérisé par son attitude dans la période antérieure et concomitante au début de la grève.

Il lui est ainsi reproché d'avoir tu sa volonté de se mettre en grève en cours de rotation en signant sans réserve le planning de celle-ci alors qu'avant d'assurer le vol du 31 janvier il avait déjà acheté son billet de retour comme passager ; il lui est en outre fait grief de ne pas avoir avisé son officier pilote de sa décision de ne pas assurer le vol Pointe à Pitre-Paris avant son départ de Pointe à Pitre et de ne l'avoir prévenu qu'après son retour à Paris, attitude témoignant de sa volonté de désorganiser le service d'autant qu'il ne pouvait être remplacé que par un commandant de bord ayant la qualité d'instructeur.

Cependant, si l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne doit être précédé d'un préavis, formalité qui, en l'occurrence, a été respectée, il ne peut être imposé à un salarié d'indiquer à son employeur, avant le déclenchement de la grève, qu'il participera au mouvement, étant observé que la signature d'un planning de rotation, à une date au demeurant non précisée, ne peut être considérée comme un engagement de ne pas cesser le travail.

## Note.

En présence de l'offensive qui est opérée contre le droit de grève dans les entreprises de transport en soumettant son exercice à l'obligation d'assurer un service dit "minimum", l'arrêt de la Cour d'appel de Paris ci-dessus rapporté ne manque pas d'intérêt (sur cette offensive voir Anicet Le Pors "Service minimum, du bon usage du droit", Dr. Ouv. 2004 p. 514). En outre, cet arrêt ayant été vivement critiqué dans une revue juridique de référence par un commentateur omettant de l'annexer à son propos, il a paru nécessaire au *Droit Ouvrier* de faciliter l'accès à cette décision afin de permettre un débat respectueux du principe du contradictoire.

L'espèce concernait un commandant de bord d'Air France qui, après avoir assuré un vol Paris-Pointe à Pitre, n'avait pas assuré le vol retour Pointe à Pitre-Paris bien que celui-ci eut été prévu dans son planning de service. Mais ce vol retour se situant durant une période objet d'un préavis de grève, la question soulevée était de savoir si l'intéressé pouvait prétendre à la protection prévue par les articles L. 122-45 deuxième alinéa et L. 521-1 du Code du travail.

Air France soutenait que les fonctions de commandant de bord imposaient à leurs titulaires de respecter le planning de rotation qui leur avait été signifié et qu'ils avaient contresignés ce planning portant sur plusieurs vols. Elle invoque à l'appui de cette thèse plusieurs textes spécifiques aux transports aériens.

Après les avoir minutieusement examinés, la Cour d'appel conclut qu'ils ne disent rien de tel. S'ils indiquent que le commandant de bord a l'obligation de ne pas interrompre un vol, qui doit être mené à son terme, ce qui se conçoit, ils ne lui imposent pas d'assurer une rotation qui comporte deux vols séparés par une ou plusieurs journées.

A défaut de restriction réglementaire, soutenir le contraire aboutirait à priver les commandants de bord d'un exercice normal du droit de grève, qui nécessairement consiste à s'abstenir d'exécuter le travail demandé par l'employeur.

Air France prétendait en surplus que la signature d'un planning de rotation consacrait une sorte de renonciation à l'exercice du droit de grève pour la durée de son exécution, alors qu'on saurait conventionnellement renoncer par avance à l'exercice d'un droit constitutionnel.

Par ailleurs, elle reprochait à l'intéressé de ne pas l'avoir averti de son intention de faire ou ne pas faire grève (sur l'illicéité d'une telle prétention patronale dans le secteur non soumis à une obligation de préavis, v. CA Grenoble 29 avr. 2002, Dr. Ouv. 2002 p. 544). La Cour d'appel fait observer qu'une telle obligation ne peut être imposée au

Quant au risque de désorganisation du service, il est inhérent à l'exercice du droit de grève, et il n'a pas été accru par l'attitude du salarié, puisque même en admettant qu'il ait prévenu tardivement de son état de gréviste, il l'a fait suffisamment tôt pour permettre son remplacement sur le vol Pointe à Pitre-Paris qui a ainsi pu être assuré à l'heure prévue.

Dans ces conditions, aucun des éléments avancés par la société Air France n'étant de nature à caractériser un usage anormal du droit de grève, la nullité de la sanction intervenue ne peut qu'être constatée.

A titre de réparation du trouble manifestement illicite en résultant, il sera ordonné à ladite société de verser à M. L. le salaire de commandant de bord dont il a été privé pendant la période de mise à pied conservatoire et d'exécution de la sanction.

Il lui sera aussi alloué une indemnité de procédure de 1 500 €.

Les organisations syndicales appelantes ne formulant aucune demande pour leur compte, il ne leur sera pas accordé d'indemnités de procédure.

### PAR CES MOTIFS :

Infirme l'ordonnance entreprise,

Constatant la nullité de la mise à pied conservatoire et de la mise à pied de quinze jours infligées à M. L.,

Ordonne à la société Air France de lui verser les salaires dont il a été privé en exécution de ces mesures,

Condamne ladite société aux dépens et au paiement à M. L. d'une somme de 1 500 € sur le fondement de l'article 700 du nouveau Code de procédure civile.

(M. Feydeau, prés. - M<sup>es</sup> Rappaport, Duquet, av.)

salarié qui a, seul, le choix du moment où il peut exercer son droit de grève, moment qui peut être décidé à la dernière minute avant le début de la grève ainsi qu'à tout moment pendant la durée du mouvement (Cass. Soc. 12 janv. 1999, Dr. Ouv. 1999 p. 77 ; add. A. de Senga "Grève dans les services publics (à propos de faits têtus et de quelques bonnes intentions)", Dr. Ouv. 2003 p. 405 spéc. p. 412).

Enfin, l'arrêt mentionne que l'interruption de travail avait fait l'objet d'un préavis, ce qui suppose que l'obligation de préavis existerait toujours pour les entreprises de transport aérien depuis la libéralisation de leur activité et la privatisation d'Air France (TGI Paris (1<sup>re</sup> Ch.) 4 février 1997, Dr. Ouv. 1997 p. 427).

**Francis Saramito**