Recueil Dalloz

> hebdomadaire
197e année
13 mai 2021
n° 17 / 7906e
pages 897 à 952

CHRONIQUE / Union européenne

Brexit et négociation de contrats : la nouvelle donne
> *Gabriel Hannotin* 912

ÉDITORIAL

897 Allocution du président de la République française. Ce soir : le RGPD, *Fabrice Defferrard*

ACTUALITÉS

900 Cautionnement (mention manuscrite) : portée de la fraude de la caution
902 Convention d'assistance bénévole (responsabilité) : faute commise par l'assistant
902 Accident de la circulation (véhicule terrestre à moteur) : exclusion du fauteuil roulant
903 Préjudice (réparation intégrale) : sentiment d'exclusion définitive du monde du travail
906 Climat et résilience (projet de loi) : adoption par l'Assemblée nationale
909 Avocat (accès à la profession) : fonctionnaire de l'Union européenne

POINT DE VUE

910 « *Ich bin eine Quotenfrau* », *Lise Chatain*

ÉTUDES ET COMMENTAIRES

917 Chronique : L'injonction de rencontrer un médiateur : regards croisés d'un juge prescripteur et d'une avocate médiatrice sur une nouvelle pratique, *Fabrice Vert et Christiane Féral-Schuhl*
923 Panorama : Droit international privé, *Sandrine Clavel et Fabienne Jault-Seseke*
937 Notes : Aide-toi et l'archevêque t'aidera…, *note sous Crim. 14 avr. 2021, Emmanuel Dreyer*
941 Pilote dans le ciel ou à terre ?, *note sous Soc. 20 janv. 2021, Pascal Dupont et Ghislain Poissonnier*
947 L'étonnante exclusion des biens immeubles par destination du terme d'immeuble en matière de droit d'enregistrement, *note sous Com. 2 déc. 2020, Nadège Jullian*

ENTRETIEN

952 Céline Castets-Renard
Le règlement de l'Union européenne encadrant l'IA : un tournant mondial ?

Version numérique incluse*

22117
9 782993 221174

DALLOZ

Pilote dans le ciel ou à terre ?

par Pascal Dupont, *Docteur en droit*
et Ghislain Poissonnier, *Magistrat*

Sommaire de la décision > Il résulte des articles L. 6511-1 et L. 6511-2 du code des transports que les pilotes doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications dans des conditions déterminées par voie réglementaire, et que les titres aéronautiques attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent à leurs titulaires le droit de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de l'aptitude médicale requise correspondante. Selon l'article L. 6511-4 de ce code, les conditions d'aptitude médicale mentionnées à l'article L. 6511-2 sont attestées par des centres d'expertise de médecine aéronautique ou par des médecins examinateurs agréés par l'autorité administrative, dans des conditions définies par voie réglementaire. Un recours peut être formé, à l'initiative de l'autorité administrative, de l'intéressé ou de l'employeur, contre les décisions prises par les centres de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs, devant une commission médicale définie par décret en Conseil d'État. Cette commission statue sur l'aptitude du personnel navigant.
Aux termes de l'article L. 4624-4 du code du travail, dans sa rédaction issue de la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016, après avoir procédé ou fait procéder par un membre de l'équipe pluridisciplinaire à une étude de poste et après avoir échangé avec le salarié et l'employeur, le médecin du travail qui constate qu'aucune mesure d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail occupé n'est possible et que l'état de santé du travailleur justifie un changement de poste déclare le travailleur inapte à son poste de travail. L'avis d'inaptitude rendu par le médecin du travail est éclairé par des conclusions écrites, assorties d'indications relatives au reclassement du travailleur.
Il résulte de ces dispositions qu'un salarié, qui a été déclaré, par décision du conseil médical de l'aéronautique civile, inapte définitivement à exercer la profession de personnel navigant classe 1, n'est pas apte à occuper un poste d'officier pilote de ligne.

Cour de cassation, soc., 20 janv. 2021

LA COUR: Faits et procédure

1. *Selon l'arrêt attaqué (Rennes, 5 juin 2019), M^me^ L., épouse D., a été engagée par contrat du 28 octobre 2008 en qualité de personnel technique naviguant PNT, par la société Brit air, devenue la société Hop ! (la société).*

2. *Le 23 juillet 2015, le conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC) a déclaré la salariée « inapte définitivement à exercer sa profession de naviguant comme classe 1 ».*

3. *Le 4 septembre 2015, à l'issue d'une visite médicale, le médecin du travail a déclaré la salariée « apte avec aménagement de poste (pas de vol), apte à un poste au sol et qu'une formation pouvait être proposée ». Cet avis a été confirmé le 17 janvier 2017.*

4. *Sur recours de la société, la cour d'appel a désigné un expert qui a conclu que, pendant la période d'inaptitude au vol, la salariée était apte au plan médical à un travail au sol, en utilisant ses qualifications de pilote.*

5. *Le 6 août 2018, le médecin du travail a émis un avis d'aptitude en considérant qu'il n'y avait pas de contre-indication médicale à ce que la salariée occupe son poste d'officier pilote de ligne.*

6. *Le 16 août 2018, l'employeur a saisi la juridiction prud'homale, d'une contestation de cet avis.*

Examen du moyen

Sur le moyen, pris en sa première branche

Énoncé du moyen

7. *L'employeur fait grief à l'arrêt de le débouter de l'ensemble de ses demandes, alors « que la qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est subordonnée à l'obtention de titres aéronautiques, définis à l'article L. 6511-2 du code des transports; que la validité de ces titres est elle-même subordonnée à des conditions d'aptitude médicale, périodiquement attestées par des centres d'expertise de médecine aéronautique et, en cas de recours, par le conseil médical de l'aéronautique civile; que si l'intervention du médecin du travail s'impose avant d'envisager tout reclassement ou licenciement d'un personnel navigant technique devenu inapte à son poste de travail, le conseil médical de l'aéronautique civile est, en revanche, seul compétent pour se prononcer sur le caractère définitif de l'inaptitude d'un navigant professionnel à conduire ou commander des aéronefs à titre professionnel; que, dans ces conditions, le médecin du travail et, en cas de recours, le conseil de prud'hommes, saisis postérieurement à une décision d'inaptitude définitive du conseil médical de l'aéronautique civile, doivent se conformer à cette dernière sur la question de l'inaptitude du salarié à utiliser sa licence et à exercer une fonction qui implique de piloter des aéronefs, et qu'ils doivent en tirer les conclusions qui s'imposent dans leur propre décision*

d'aptitude ou d'inaptitude à un poste de personnel navigant technique; qu'au cas présent, le conseil médical de l'aéronautique civile a rendu un avis le 22 juillet 2015, considérant Mme D. "inapte 4 définitivement à exercer la profession de personnel navigant(e) comme classe 1. Inapte classe 2", ce qui a entraîné la perte de validité de la licence lui permettant d'assurer des fonctions de personnel navigant professionnel; que dès lors, le médecin du travail puis le juge, saisis de la question de l'aptitude de la salariée à son poste de personnel navigant technique, ne pouvaient que constater que Mme D. était inapte à conduire ou commander un aéronef, et en tirer les conséquences qui s'imposaient pour rendre leur avis; qu'en considérant toutefois que l'avis d'aptitude rendu le 6 août 2018 par le médecin du travail, aux termes duquel il n'existait pas, pour la salariée, "de contre-indication médicale à occuper son poste d'officier pilote de ligne", n'était pas incompatible avec l'avis de la commission médicale de l'aéronautique civile du 22 juillet 2015 déclarant la salariée "inapte définitivement à exercer la profession de personnel navigant(e)", et en déboutant la société de sa demande d'annulation de l'avis du médecin du travail du 6 août 2018, la cour d'appel a violé les articles L. 6511-2, L. 6511-4 et L. 6521-6 du code des transports, R. 410-5 du code de l'aviation civile, et L. 4624-4 du code du travail ».

Réponse de la Cour

Vu les articles L. 6511-1, L. 6511-2, L. 6511-4 du code des transports, et l'article L. 4624-4 du code du travail dans sa rédaction issue de la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016:

8. *Il résulte des deux premiers de ces textes que les pilotes doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications dans des conditions déterminées par voie réglementaire, et que les titres aéronautiques attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent à leurs titulaires le droit de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de l'aptitude médicale requise correspondante. Selon le troisième, les conditions d'aptitude médicale mentionnées à l'article L. 6511-2 sont attestées par des centres d'expertise de médecine aéronautique ou par des médecins examinateurs agréés par l'autorité administrative, dans des conditions définies par voie réglementaire. Un recours peut être formé, à l'initiative de l'autorité administrative, de l'intéressé ou de l'employeur, contre les décisions prises par les centres de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs, devant une commission médicale définie par décret en Conseil d'État. Cette commission statue sur l'aptitude du personnel navigant.*

9. *Aux termes du dernier, après avoir procédé ou fait procéder par un membre de l'équipe pluridisciplinaire à une étude de poste et après avoir échangé avec le salarié et l'employeur, le médecin du travail qui constate qu'aucune mesure d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail occupé n'est possible et que l'état de santé du travailleur justifie un changement de poste déclare le travailleur inapte à son poste de travail. L'avis d'inaptitude rendu par le médecin du travail est éclairé par des conclusions écrites, assorties d'indications relatives au reclassement du travailleur.*

10. *Il résulte de ces dispositions qu'un salarié, qui a été déclaré, par décision du conseil médical de l'aéronautique civile, inapte définitivement à exercer la profession de personnel navigant classe 1, n'est pas apte à occuper un poste d'officier pilote de ligne.*

11. *Pour débouter l'employeur de l'ensemble de ses demandes, l'arrêt retient qu'en se bornant à invoquer la décision administrative du CMAC, sans répondre aux arguments invoqués par la salariée qui indique sans être contredite qu'elle est titulaire de la licence de membre équipage de conduite, valable jusqu'au 30 avril 2019 et que la DGAC a confirmé ces qualifications le 20 septembre 2018, l'employeur qui s'affranchit des conclusions du rapport d'expertise qu'il a suscité, soulignant qu'en dépit de l'apparente contradiction de l'avis précédent du médecin du travail avec la décision du CMAC, la salariée était parfaitement apte à utiliser ses qualifications de pilote pour un travail sur simulateur de vol voire d'instructeur, ne démontre pas que l'avis rendu le 6 août 2018 par le médecin du travail, déclarant la salariée apte à son poste en l'absence « de contre-indication médicale à occuper son poste d'officier pilote de ligne », soit incompatible avec la décision du CMAC faisant seulement obstacle à ce qu'elle puisse effectivement occuper un emploi de PNT1. L'arrêt retient encore que la société Hop! qui procède par affirmations, ne démontre pas qu'aucune mesure d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail de « personnel navigant technique – officier pilote de ligne », occupé par l'intéressée, n'est possible et que son état de santé justifie un changement de poste au statut personnel au sol.*

12. *En statuant ainsi, alors qu'elle avait constaté que le CMAC avait, par décision du 23 juillet 2015, déclaré l'intéressée inapte définitivement à exercer sa profession de navigant comme classe 1, ce dont il résultait qu'elle n'était pas apte au poste d'officier-pilote de ligne qu'elle occupait, et qu'un poste au sol constituait non une transformation du poste de travail qu'elle occupait, mais un changement de poste, la cour d'appel a violé les textes susvisés.*

Par ces motifs, [...] la Cour casse [...], renvoie devant la cour d'appel d'Angers [...].

19-20.544 (n° 86 FS-P+I) - Décision attaquée: Cour d'appel de Rennes (8e ch. prud.), 5 juin 2019 (Cassation)

Mots-clés: CONTRAT DE TRAVAIL * Suspension * Maladie * Inaptitude * Pilote de ligne

Note

Le transport aérien a entraîné l'apparition d'une profession à part entière, le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, que l'on distingue traditionnellement du personnel au sol.

Ce personnel navigant professionnel est constitué de toute personne exerçant de façon habituelle et principale, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération, les fonctions de commandement

et conduite des aéronefs, de service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef, et de services complémentaires de bord comprenant, notamment, le personnel navigant commercial du transport aérien [1].

S'agissant des compagnies aériennes de transport de passagers, le personnel navigant recouvre le personnel navigant technique (PNT) et le personnel navigant commercial (PNC).

Le PNT est le personnel de l'aviation civile chargé du pilotage et de la maîtrise technique de l'aéronef, de la préparation technique du vol, de la navigation et des télécommunications [2]. En clair, le PNT désigne le personnel de conduite qui est composé de pilotes et de mécaniciens de bord, occupant des postes à forte technicité et entre les mains desquels les passagers et le reste de l'équipage confient leur sécurité.

Le PNC désigne l'ensemble des navigants d'une compagnie aérienne ayant pour fonction d'assurer la sécurité des passagers à bord d'un avion, mais aussi l'accueil, le confort et la fidélisation de la clientèle. Il s'agit des hôtesses et stewards avec un chef de cabine, un chef de cabine principal, etc. [3].

Comme les marins de commerce, le personnel navigant est soumis à des conditions de travail particulières et bénéficie d'un régime de protection sociale spécifique, mais, à la différence de ceux-là, il a été parfois associé à une sorte d'« aristocratie de l'air » [4] qui a dû céder du terrain sous l'influence de la privatisation des compagnies aériennes [5] et des normes en matière d'hygiène et de sécurité qui irradient tout le droit du travail contemporain. L'impératif de sécurité pour les passagers et l'ensemble du personnel navigant impose au PNT de subir un examen médical particulièrement rigoureux qui vise à éliminer tout doute quant à un éventuel problème d'ordre médical provisoire [6] ou permanent [7], que ce soit sur le plan physique et mental.

La présente affaire opposant une compagnie aérienne, en qualité d'employeur, et une copilote, en qualité de salariée, donne l'occasion de revenir sur les exigences fixées par la loi quant à l'aptitude médicale des pilotes. Un bref rappel de la chronologie de cette affaire permet de mieux en cerner les enjeux.

Le 28 octobre 2008, une salariée est engagée par contrat à durée indéterminée en qualité de PNT – en tant que copilote – par la compagnie Brit'air devenue la société Hop !, filiale d'Air France.

Le 23 juillet 2015, la salariée est déclarée « inapte définitivement à exercer sa profession de navigant comme classe 1 » par le conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC).

Le 4 septembre 2015, elle est déclarée « apte avec aménagement de poste (pas de vol), apte à un poste au sol et informée qu'une formation pouvait être proposée » par le médecin du travail.

Le 17 janvier 2017, la salariée est déclarée « inapte au vol, apte à un poste au sol » par le médecin du travail, confirmant ainsi l'avis du 4 septembre 2015.

Le 6 août 2018, le médecin du travail émet un avis d'aptitude en considérant qu'il n'y a pas de contre-indication médicale à ce que la salariée occupe son poste d'officier pilote de ligne.

Le 16 août 2018, l'employeur saisit le conseil des prud'hommes de Nantes en contestant l'avis du médecin du travail et en sollicitant la désignation d'un médecin expert.

Le 29 octobre 2018, le conseil des prud'hommes de Nantes rejette l'ensemble des demandes de l'employeur.

Le 5 juin 2019, la cour d'appel de Rennes, sur recours de l'employeur et après avoir désigné un expert ayant conclu que pendant la période d'inaptitude au vol la salariée est apte au plan médical à un travail au sol en utilisant ses qualifications de pilote, déboute l'employeur de l'ensemble de ses demandes.

L'employeur forme un pourvoi contre l'arrêt, reprochant à la cour d'appel d'avoir rejeté la demande d'annulation de l'avis du médecin du travail et d'avoir ainsi violé divers articles du code des transports, du code de l'aviation civile et du code du travail.

Le 20 janvier 2021 [8], la chambre sociale casse l'arrêt de la cour d'appel de Rennes du 5 juin 2019. Cette décision rappelle, à bon escient, que le personnel navigant est soumis à des conditions particulières d'exercice de leur profession (I), que l'inaptitude médicale constatée par le CMAC s'impose aux parties au contrat et au juge (II) et que cette inaptitude médicale rend impossible le maintien du salarié à son poste mais n'interdit pas son reclassement dans l'entreprise (III).

(1) C. transp., art. L. 6521-1. (2) C. transp., art. L. 6511-1. (3) V. pour une illustration récente du contentieux qui peut concerner ce type de personnel : Soc. 20 janv. 2021, n° 19-21.535, D. 2021. 140 ; RDT 2021. 176, obs. M. Abry-Durand. (4) R. Woessner, La crise du transport aérien, Éd. Atlande, 2020, p. 56-57 : tel est le cas de P. Chanoine-Martel (1921-2017), pilote de la France libre, détenteur des meilleurs temps en Concorde sur Paris-Washington (3 h 35) et Caracas-Paris (4 h 10) et fondateur du Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL). (5) P. Dupont, Le particularisme du droit du travail et des relations professionnelles dans le transport aérien, th., Paris 2, 1998. (6) Civ. 1re, 5 févr. 2020, n° 19-12.294, D. 2020. 1027, note P. Dupont et G. Poissonnier, et 1425, obs. H. Kenfack ; AJ contrat 2020. 286, obs. L. Siguoirt ; JT 2020, n° 228, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD civ. 2020. 363, obs. H. Barbier : vol annulé en raison de la maladie soudaine du pilote, nécessitant son hospitalisation d'urgence. (7) Soc. 1er juill. 1970, n° 69-40.011 : cas du radionavigant d'une compagnie aérienne, reconnu physiquement inapte à la continuation de l'exercice de ses fonctions, dont le contrat se trouve ainsi rompu. (8) Arrêt commenté.

I – Le personnel navigant : une profession soumise à une réglementation exigeante

La circulation et la sécurité des aéronefs supposent que le personnel navigant en assurant la conduite ou exerçant des fonctions à bord soit titulaire de titres établissant sa compétence. Les conditions d'obtention des brevets et licences, qui doivent tenir compte des normes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) [9] ainsi que par le droit européen de l'aviation civile, sont précisées par le code des transports pour la partie législative et le code de l'aviation civile pour la partie réglementaire.

En France, l'essentiel de la réglementation a été fixé par les lois du 31 mai 1924 (art. 31 et 62) [10] et du 4 avril 1953 [11] portant statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique [12]. L'accès à la profession de personnel navigant ainsi que le maintien dans l'emploi sont subordonnés à plusieurs conditions.

Le PNT, dans la mesure où il assure la conduite d'un aéronef, doit être pourvu de titres aéronautiques et de qualifications dans des conditions déterminées par voie réglementaire [13].

Les titres professionnels, désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats, attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent à leurs titulaires le droit de remplir les fonctions correspondantes. Ce droit est cependant accordé sous réserve, d'une part, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol, et, d'autre part, de l'aptitude médicale requise correspondante [14].

Il en résulte que, pour exercer leurs fonctions, les pilotes de ligne doivent être titulaires des titres et qualifications requis mais aussi être déclarés aptes médicalement.

Aussi, les pilotes doivent-ils normalement se présenter deux fois par an à un examen médical, qui, s'il est concluant, ouvre droit au renouvellement de la licence pour une période de six mois. Le PNC doit également obtenir une attestation d'aptitude physique et mentale pour pouvoir exercer [15]. L'aptitude médicale aux fonctions de navigant est établie et contrôlée par des centres d'expertise de médecine aéronautique ou par des médecins examinateurs agréés par l'autorité administrative, en l'espèce par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) [16]. Chargés de déterminer l'aptitude physique et mentale du candidat, ces praticiens délivrent un certificat médical pouvant comporter une ou plusieurs limitations si nécessaires.

À l'exception du personnel d'essais et de réceptions qui fait l'objet d'un texte particulier [17], les conditions médicales d'aptitude aux différentes catégories de brevets, licences ou qualifications du personnel de conduite des aéronefs sont déterminées par un arrêté du 2 décembre 1988 [18] relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique de l'aviation civile. Cet arrêté prévoit la délivrance d'un certificat qui conditionne la délivrance et le renouvellement des licences. La fonction de commandement et de conduite de l'aéronef étant plus exigeante que celle de PNC, il existe des conditions d'aptitude médicale particulièrement rigoureuses pour être pilote.

Les décisions prises par les centres de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs – d'aptitude ou d'inaptitude médicale du personnel navigant – peuvent faire l'objet d'un recours à l'initiative de l'autorité administrative, de l'intéressé ou de l'employeur. Ce recours est alors porté devant une commission médicale [19], placée auprès du ministre chargé de l'aviation civile et composée de quinze médecins qualifiés en aéronautique, le conseil médical de l'aéronautique civile [20]. Le code de l'aviation civile précise que le CMAC se prononce sur le caractère définitif des inaptitudes déclarées à l'égard des personnels navigants titulaires d'un titre aéronautique [21], c'est-à-dire les pilotes.

À la différence du droit commun du travail, où l'inaptitude d'un salarié est prononcée par un médecin du travail ou un organisme du régime général de la sécurité sociale, l'inaptitude du personnel navigant, dans la mesure où la validité des titres aéronautiques est subordonnée à des conditions d'aptitude médicale particulières, ne peut être établie que par le CMAC. Les décisions du CMAC sont susceptibles de recours pour excès de pouvoir devant les juridictions de l'ordre administratif dans un délai de deux mois.

II – L'aptitude médicale du personnel navigant technique, une condition d'exercice de la profession

Dans l'affaire soumise à la Cour de cassation, le CMAC avait, par décision du 23 juillet 2015, déclaré inapte définitivement la salariée à exercer la profession de personnel navigant classe 1 (PNT 1 pour les vols commerciaux) [22]. La Cour de cassation en déduit que la salariée n'était donc plus apte au poste d'officier pilote de ligne qu'elle occupait. Son état de santé ne lui permettait plus de conduire des aéronefs. Elle censure donc l'arrêt de la cour d'appel de Rennes ayant statué en sens inverse.

(9) Et en particulier, l'Annexe 1 « Licences du personnel » à la Convention. (10) L. du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne, JO 3 juin. (11) L. n° 53-285 du 4 avr. 1953 relative au statut du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, JO 5 avr. (12) R. Saint-Alary, Le droit aérien, Librairie Armand Colin, 1955, p. 107. (13) C. transp., art. L. 6511-1. (14) C. transp., art. L. 6511-2. (15) Arr. du 5 juill. 1984 relatif à l'attestation d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial, JO 28 juill. 1984, mod. par l'Arr. du 1er avr. 1988, JO 4 mai, et l'Arr. du 4 sept. 2007 relatif aux conditions d'aptitude physique et mentale du personnel navigant commercial, JO 11 oct. (16) C. transp., art. L. 6511-4. (17) Arr. du 11 mars 1982, JO 22 juin. (18) JO 8 févr. 1989. (19) C. transp., art. L. 6511-4, et C. aviat., art. R. 410-4. (20) C. aviat., art. R. 410-5 et D. 424-2 à D. 424-8. (21) C. aviat., art. R. 410-4. (22) Le CMAC a également déclaré la salariée inapte à la profession de navigant classe 2 (PNT 2 pour les vols privés).

La censure tient sur ce point à ce que la décision rendue par le CMAC s'imposait aux parties du contrat de travail (copilote et compagnie aérienne) ainsi qu'au juge. La salariée n'a pas exercé de recours contre la décision rendue par le CMAC : ainsi, la décision d'inaptitude rendue le 23 juillet 2015 est donc définitive. Le fait que le dernier avis du médecin du travail, en date du 6 août 2018, indique une aptitude de la salariée à exercer ses fonctions d'officier pilote de ligne sans aucune réserve est indifférent[23].

La question posée par le pourvoi est finalement celle de la portée de l'avis du CMAC : s'impose-t-il aux parties, au médecin du travail ou, à tout le moins, au juge du fond ?

La réponse positive de la Cour de cassation est non équivoque et parfaitement fondée au regard des textes applicables, les exigences posées par le code des transports et le code de l'aviation civile n'étant en rien contradictoires avec les règles fixées par le code du travail.

D'une part, l'article L. 6521-6 du code des transports dispose que « le code du travail est applicable au personnel navigant de l'aéronautique civile et à leurs employeurs, sous réserve de dispositions particulières ».

Ainsi, si le médecin du travail reste compétent pour statuer sur l'aptitude du personnel navigant en vertu du code du travail, son rôle est complété par celui du CMAC qui statue sur l'aptitude médicale spécifique au regard des exigences du transport aérien en vertu du code des transports et du code de l'aviation civile. De même que le droit spécial l'emporte sur le droit général, l'avis du CMAC l'emporte sur celui du médecin du travail quant à l'aptitude médicale spécifique tenant à la navigation aérienne. En somme, des règles spécifiques existent pour pouvoir exercer la profession de pilote et il est normal qu'elles soient respectées.

D'autre part, il convient de rappeler qu'un avis d'inaptitude à exercer la profession de personnel navigant classe 1 rendu par le CMAC entraîne l'interdiction pour la compagnie aérienne qui l'emploie de continuer à le faire voler, sauf à se rendre coupable d'une infraction pénale[24] punie d'une peine d'un mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende[25]. La Cour de cassation ne pouvait donc pas statuer dans un sens qui risquait d'exposer l'employeur, en tant que personne morale, à un risque pénal.

En définitive, comme le relève l'avis de l'avocate générale référendaire, « dire que l'avis du CMAC s'impose aux juges du fond n'interdit pas au médecin du travail de jouer son rôle » et « dire que l'avis du CMAC s'impose aux juges du fond permet de les guider dans leur prise de décision s'ils sont saisis de contestations portant sur des avis de médecins du travail, contradictoires avec ceux rendus par le CMAC »[26].

La haute juridiction a déjà eu à se prononcer récemment et à deux reprises sur le cas d'un licenciement de personnel navigant frappé d'inaptitude et la répartition existante des compétences entre le CMAC et le médecin du travail. Dans un arrêt du 18 septembre 2019[27], elle a indiqué que les dispositions spéciales du code de l'aviation civile prévoyant la compétence du CMAC pour se prononcer sur le caractère définitif des inaptitudes des personnels navigants titulaires d'un titre aéronautique n'ont pas le même objet que les dispositions d'ordre public du code du travail, de sorte que le médecin du travail devait se prononcer sur l'inaptitude du salarié.

À cette occasion, elle a censuré une cour d'appel qui avait jugé licite le licenciement pour inaptitude et impossibilité de reclassement d'un pilote déclaré définitivement inapte à exercer la profession de PNT sur la base d'une décision du CMAC et qui avait refusé les propositions de reclassement dans un emploi au sol faites par son employeur. Dans un autre arrêt rendu le même jour[28], la chambre sociale a considéré que les avis du CMAC pouvaient équivaloir au premier avis d'inaptitude du médecin du travail, lorsque deux avis étaient requis en vertu des dispositions de l'article R. 4624-31 du code du travail dans sa version antérieure au 1er janvier 2017.

III – L'affectation d'un pilote à un poste au sol ne constitue pas une transformation mais un changement de poste

Rappelons que la déclaration d'inaptitude physique définitive du salarié pilote de ligne ne constitue pas un cas de force majeure rompant le contrat de travail[29]. Il appartient donc à l'employeur d'adresser au PNT déclaré inapte médicalement au poste occupé des propositions de nature à permettre le maintien du contrat de travail.

Dans l'affaire soumise à la Cour de cassation, le débat portait sur la nature du poste que la salariée pourrait occuper dans le futur au sein de la société. La salariée a été déclarée, par décision du CMAC, inapte définitivement à exercer la profession de personnel navigant classe 1. Elle ne pouvait donc plus occuper son poste d'officier pilote de ligne.

(23) Les deux précédents avis du médecin du travail, des 4 sept. 2015 et 17 janv. 2017, ont conclu à une aptitude avec aménagement, tout en indiquant que la salariée ne pouvait voler. L'expert judiciaire a également évoqué l'inaptitude au vol de la salariée, dans son rapport de mars 2018. Ainsi, ces trois avis concluaient tous à l'inaptitude de la salariée à voler. (24) Avis de l'av. gén. I. Roques. (25) C. transp., art. L. 6541-2. (26) Avis de l'av. gén. I. Roques. (27) Soc. 18 sept. 2019, n° 17-22.863, D. 2019. 1842 : pilote de ligne déclaré inapte par le CMAC, à qui l'employeur a proposé un reclassement dans un emploi au sol qu'il a refusé avant d'être licencié pour inaptitude et impossibilité de reclassement. (28) Soc. 18 sept. 2019, n° 17-23.305 : lorsque l'inaptitude définitive aux fonctions de navigant a été prononcée par le CMAC, le médecin du travail peut délivrer l'avis d'inaptitude du salarié à son poste de travail en un seul examen. (29) Soc. 7 déc. 2011, n° 10-11.301 ; 7 mai 2009, n° 08-16.291 : cas d'un navigant commercial de la société Air France victime d'un épisode d'œdème de Quincke.

Cependant, l'arrêt de la cour d'appel de Rennes énonçait que la compagnie aérienne, en tant qu'employeur, ne démontrait pas qu'aucune mesure d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail de PNT – Officier pilote de ligne occupé par l'intéressée n'était possible.

La cour d'appel s'inspirait dans son raisonnement du texte et de l'esprit de la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 « relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels », qui a quelque peu modifié les règles du code du travail relatives à l'inaptitude médicale, en renforçant les obligations du médecin du travail et la procédure de contestation de ses avis.

Désormais, en cas d'inaptitude médicale du salarié, le médecin du travail peut proposer, par écrit et après échange avec le salarié et l'employeur, des mesures individuelles d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail ou des mesures d'aménagement du temps de travail justifiées par des considérations relatives notamment à l'âge ou à l'état de santé physique et mental du travailleur[30]. Après avoir procédé ou fait procéder par un membre de l'équipe pluridisciplinaire à une étude de poste et après avoir échangé avec le salarié et l'employeur, le médecin du travail qui constate qu'aucune mesure d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail occupé n'est possible et que l'état de santé du travailleur justifie un changement de poste déclare le travailleur inapte à son poste de travail[31]. L'avis d'inaptitude rendu par le médecin du travail est éclairé par des conclusions écrites, assorties d'indications relatives au reclassement du travailleur[32].

Le raisonnement des juges d'appel est là aussi censuré par la chambre sociale, car ces nouvelles dispositions du code du travail ne sont vraisemblablement pas applicables aux postes de pilotes de ligne. En effet, ce type de poste n'est pas, par définition, aménageable, adaptable ou transformable. Un tel aménagement serait contraire aux exigences posées par le code des transports et le code de l'aviation civile pour l'exercice de la profession de PNT. Il en va également et, bien entendu, de la sécurité des vols et des passagers. L'inaptitude médicale de la salariée rendait donc impossible le maintien de la salariée à son poste et l'employeur a agi conformément à la loi sur ce point. Il n'avait pas à effectuer des diligences en vue de mettre en place un aménagement, une adaptation ou une transformation du poste, l'avis du médecin du travail étant indifférent dans ce domaine régi par la loi spéciale.

Ainsi, seul un poste au sol pouvait lui être proposé par son employeur. Or il ne s'agit pas dans ce cas d'une transformation de son poste de travail mais bien d'un changement complet de poste, sous la forme d'un reclassement. En l'espèce, les différents avis du médecin du travail, à l'exception de celui du 6 août 2018, concluaient d'ailleurs que la salariée pouvait occuper un poste au sol. Ce reclassement sera donc vraisemblablement possible.

Il reviendra donc au juge du fond de se prononcer sur l'aptitude, avec ou sans aménagement, de la salariée à exercer des fonctions au sol[33]. Quant à l'employeur, il devra, en tout état de cause, proposer à la salariée un reclassement dans des emplois de non-navigant, comme il est tenu de le faire pour tous les membres du personnel navigant atteints, avant l'âge fixé pour la retraite, d'une incapacité liée au service et qui entraîne une inaptitude au vol.

(30) C. trav., art. L. 4624-3. (31) C. trav., art. L. 4624-4. (32) *Ibid.* (33) C. trav., art. L. 4624-7.