

SOC.

IK

COUR DE CASSATION

Audience publique du 20 janvier 2021

Cassation

M. CATHALA, président

Arrêt n° 86 FS-P+I

Pourvoi n° Y 19-20.544

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE SOCIALE, DU 20 JANVIER 2021

La société Hop!, société par actions simplifiée, dont le siège est Aéroport Nantes Atlantique, 44340 Bouguenais, a formé le pourvoi n° Y 19-20.544 contre l'arrêt rendu le 5 juin 2019 par la cour d'appel de Rennes (8e chambre prud'homale), dans le litige l'opposant à Mme J... E..., épouse U..., domiciliée [...], défenderesse à la cassation.

La demanderesse invoque, à l'appui de son pourvoi, le moyen unique de cassation annexé au présent arrêt.

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de M. Ricour, conseiller, les observations de la SCP Célice, Texidor, Périer, avocat de la société Hop!, de la SCP Thouvenin, Coudray et Grévy, avocat de Mme E..., épouse U..., et l'avis de Mme Roques, avocat général référendaire, après débats en l'audience publique du 24 novembre 2020 où étaient présents M. Cathala, président, M. Ricour, conseiller rapporteur, Mme Farthouat-Danon, conseiller doyen, Mmes Van Ruymbeye, Capitaine, Gilibert, conseillers, M. Duval, Mme Valéry, Mme Pecqueur, conseillers référendaires, Mme Roques, avocat général référendaire, et Mme Piquot,

greffier de chambre,

la chambre sociale de la Cour de cassation, composée, en application de l'article R. 431-5 du code de l'organisation judiciaire, des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt ;

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Rennes, 5 juin 2019), Mme E..., épouse U..., 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 navigant 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

Enoncé 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 U... "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 U... 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'Etat. 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, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur les autres griefs, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 5 juin 2019, entre les parties, par la cour d'appel de Rennes ;

Remet l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet arrêt et les renvoie devant la cour d'appel d'Angers ;

Condamne Mme E..., épouse U..., aux dépens ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre sociale, et prononcé par le président en son audience publique du vingt janvier deux mille vingt et un.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Célice, Texidor, Périer, avocat aux Conseils, pour la société Hop!

Il est fait grief à l'arrêt infirmatif attaqué d'AVOIR débouté la société HOP! de l'ensemble de ses demandes ;

AUX MOTIFS QUE « pour infirmation, la SAS HOP ! fait essentiellement plaider que contrairement à ce que le conseil des prud'hommes a retenu, le nouvel article L 4624-7 du code du travail ne se limite plus aux seuls éléments de nature médicale, que l'objet de sa demande n'est pas de voir ordonner une mesure d'instruction et que les motifs retenus par les premiers juges ne peuvent justifier le rejet de ses demandes. Elle ajoute que pour exercer la fonction de PNT, trois conditions sont requises, être titulaire d'une licence de vol, posséder «des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol, » et bénéficier de « l'aptitude médicale requise correspondante», que le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile (CMAC) a prononcé un avis inaptitude définitive de Mme E... épouse U... à sa profession de PNT le 22 juillet 2015, décision devenue définitive à défaut de recours exercé par cette dernière, qu'en conséquence l'avis émis par le Docteur M... P..., médecin du travail, le 6 août 2018 est incompatible avec la décision administrative et est contraire à l'avis émis par l'expert désigné par la Cour d'appel de Rennes, le Docteur P..., dans son rapport d'expertise du 19 janvier 2018. Elle précise qu'aucune mesure d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail de Mme E... épouse U... n'est de nature à lui permettre de continuer à exercer ses fonctions de navigant ; que cette dernière est consciente de son inaptitude puisqu'elle a perçu, en application de la Convention PNT BRIT AIR, un chèque d'un montant de 165.968,55 € de la part de l'assureur GENERALI « en conclusion de la procédure d'indemnisation suite à la perte définitive de [sa] licence de navigant ». Elle expose que Mme J... E... épouse U... ne produit aucune décision ultérieure du CMAC indiquant qu'elle serait aujourd'hui apte à sa profession de PNT professionnel et que son affectation à un poste au sol, y compris à d'éventuelles fonctions d'instruction ou sur simulateur vol, ne peut intervenir que dans le cadre d'un reclassement au sol, emportant modification de son contrat de travail, consécutivement à son inaptitude définitive au poste de navigant et que les autres postes auxquels elle fait référence, ne sont pas des postes de pilote de ligne. Pour confirmation et irrecevabilité de la demande de la société HOP!, Mme J... E... épouse U... rétorque que la contestation d'un avis d'inaptitude n'est recevable que lorsqu'il porte sur des éléments de nature médicale et que la SAS HOP! ne développe aucun moyen reposant sur des éléments de nature médicale, se bornant à revenir sur l'avis du CMAC, alors que les avis postérieurs des médecins du travail sont précis. Elle ajoute que, le positionnement professionnel étant indépendant de la mission effectivement, et concrètement exercée, un Personnel navigant technique ' Officier Pilote de Ligne n'est pas, nécessairement, un personnel aux commandes d'un appareil et que sa qualification professionnelle est recherchée pour des missions réalisées exclusivement au sol. Elle précise 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, qu' elle peut donc occuper des fonctions de pilote, affectée au sol, sur des fonctions d'instructeur, ou sur simulateur de vol par exemple. Selon l'article L4624-7 du code du travail, modifié par la loi du 29 mars 2018, le salarié ou l'employeur peut saisir le conseil de prud'hommes en la forme des référés d'une contestation portant sur les avis, propositions, conclusions écrites ou indications émis par le médecin du travail reposant sur des éléments de nature médicale en application des articles L. 4624-2, L. 4624-3 et L. 4624-4. - Quant à la recevabilité de l'action engagée par la société HOP! : En l'espèce, en ce que l'action en référé engagée par la société HOP! ne tend à titre principal qu'à contester l'avis du médecin du travail, y compris en demandant à la cour de constater la contradiction de ses conclusions d'ordre

médical relatives à l'aptitude de Mme J... E... épouse U... avec les termes de la décision administrative de la CMAC, elle est parfaitement recevable de sorte qu'il y a lieu d'écarter la fin de non-recevoir opposée par Mme J... E... épouse U... à son employeur. - Quant aux demandes de la société HOP! : En l'espèce, il est établi que par décision n°15/000183 rendue le 23 juillet 2015, le Conseil médical de l'aéronautique civile (CMAC) a déclaré Mme J... E... épouse U... 'inapte définitivement à exercer sa profession de navigant comme classe 1', que par un premier avis rendu le 04 septembre 2015 à la suite de cette décision, le Médecin du travail a déclaré Mme J... E... épouse U... "apte avec aménagement de poste (pas de vol), apte à un poste au sol et qu'une formation pouvait être proposée.", qu'à la suite de la candidature de Mme J... E... épouse U... à un poste d'Ingénieur Analyse des Vols et de la réponse du 17 septembre 2015 du médecin du travail à l'employeur sur la compatibilité au plan médical de ce poste avec l'état de santé de l'intéressée, qu'à la suite de propositions de reclassement induisant une perte de qualification et du renvoi de l'employeur par la salariée à l'avis du 17 septembre 2015, le médecin du travail saisi par l'employeur, a déclaré Mme J... E... épouse U... a été déclarée "inapte au vol mais apte au sol" le 17 janvier 2017. Il est également établi que par arrêt infirmatif du 13 octobre 2017, la cour d'appel de RENNES désigné le Docteur I... aux fins de lui donner son avis sur les éléments médicaux relatifs à l'avis du 17 janvier émis par le médecin du travail. En se bornant à invoquer la décision administrative de la 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 du Docteur I... qu'il a suscité, soulignant qu'en dépit de l'apparente contradiction de l'avis précédent du médecin du travail avec la décision de la 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 Mme J... E... épouse U... 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 de la CMAC faisant seulement obstacle à ce qu'elle puisse effectivement occuper un emploi de PNT1. La société HOP! qui procède par affirmations, ne démontre pas en outre qu'aucune mesure d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail de Personnel navigant technique - Officier Pilote de Ligne (OPL) occupé par l'intéressée n'est possible et que son état de santé justifie un changement de poste au statut Personnel Sol et ne contredit pas Mme E... U... qui soutient que de tels aménagements sont mis en oeuvre, notamment en faveur des pilotes de ligne dans l'impossibilité de voler à raison de leur état de grossesse. Il y a lieu en conséquence et sans qu'il soit besoin d'ordonner la mesure d'instruction sollicitée à titre subsidiaire, de débouter la société HOP! de l'ensemble de ses demandes » ;

1. 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 U... « inapte 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 U... 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 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 ;

2. ALORS QUE lorsqu'il constate que l'état de santé d'un salarié ne lui permet plus d'être maintenu sur le poste de travail qu'il occupe et implique son reclassement sur un autre poste, le médecin du travail ne peut rendre qu'un avis d'inaptitude en formulant des préconisations quant au reclassement du salarié ; qu'au cas présent, Mme U... avait été engagée et était affectée, au jour de l'avis du médecin du travail litigieux, à un poste de personnel navigant technique – officier pilote de ligne, lequel consiste à conduire des aéronefs ; que l'arrêt relève que l'état de santé de Mme U... ne lui permettait plus d'assurer des fonctions impliquant d'opérer à bord d'un aéronef en vol, et qu'une décision du conseil médical de l'aéronautique civile du 22 juillet 2015 faisait obstacle à ce qu'elle puisse effectivement occuper un emploi de PNT1 ; qu'en déboutant néanmoins la société Hop ! de sa demande d'annulation de la décision du médecin du travail du 6 août 2018 déclarant Mme U... apte à occuper son poste de PNT - d'officier pilote de ligne, cependant que l'état de santé de Mme U... était incompatible avec le poste qu'elle occupait jusqu'alors, et impliquait son affectation sur un emploi au sol, ce dont il ne pouvait résulter que la formulation d'un avis d'inaptitude, la cour d'appel a méconnu les conséquences qui s'évinçaient de ses propres constatations et violé les articles L. 4624-1, L. 4624-4 et L. 4624-7 du code du travail.

3. ALORS QUE lorsque le juge, saisi sur le fondement de l'article L. 4624-7 du code du travail de la contestation d'un avis d'aptitude du médecin du travail, constate que l'état de santé du salarié est devenu incompatible avec le poste jusqu'alors occupé et implique son reclassement sur un autre poste, il ne peut qu'annuler l'avis du médecin du travail et lui substituer un avis d'inaptitude ; que l'obligation de rechercher des possibilités de reclassement, d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail est une conséquence de l'inaptitude et ne saurait être prise en compte pour déterminer si le salarié est apte ou inapte à occuper le poste de travail sur lequel il était jusqu'alors affecté ; qu'au cas présent, Mme U... avait été engagée et était affectée, au jour de l'avis du médecin du travail litigieux, à un poste de personnel navigant technique – officier pilote de ligne, lequel consiste à conduire des aéronefs ; que, pour refuser néanmoins de constater l'inaptitude de la salariée, l'arrêt relève que l'état de santé de Mme U... ne lui permettait plus d'assurer des fonctions impliquant d'opérer à bord d'un aéronef en vol, et qu'une décision du conseil médical de l'aéronautique civile du 22 juillet 2015 faisait obstacle à ce qu'elle puisse effectivement occuper un emploi de PNT1 ; qu'en déboutant néanmoins la société Hop ! de ses demandes d'annulation de la décision d'aptitude du médecin du travail du 8 août 2018, au motif que la société ne démontrait pas qu'aucune mesure d'aménagement, d'adaptation ou de transformation du poste de travail de Personnel navigant technique – Officier Pilote de ligne (OPL) occupé par l'intéressée n'était possible et que son état de santé justifiait un changement de poste au statut Personnel Sol, et ne contredisait pas la salariée qui soutenait que de tels aménagements sont mis en oeuvre notamment en faveur des pilotes de ligne dans l'impossibilité de voler à raison de leur état de grossesse, la cour a statué par des motifs inopérants et a violé L. 4624-1, L. 4624-4 et L. 4624-7 du code du travail.