Le : 10/03/2014

Cour de cassation

chambre sociale

Audience publique du 18 février 2014

N° de pourvoi: 13-10294

ECLI:FR:CCASS:2014:SO00402

Publié au bulletin

Rejet

M. Lacabarats (président), président

Me Le Prado, SCP Fabiani et Luc-Thaler, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE SOCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Sur le moyen unique :

Attendu, selon l'arrêt attaqué statuant en référé (Paris, 8 novembre 2012), que M. X..., né le 30 octobre 1951, commandant de bord sur Boeing 747/400, au sein de la société Air France, s'est porté volontaire pour un stage de qualification sur Airbus A 380 au cours de la campagne de qualification pour la saison hiver 2010/2011 ; qu'invoquant les dispositions de l'article 2.4.3.2 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique aux termes desquelles un officier navigant peut prétendre à une qualification de type avion tant que sa durée d'affectation sur le type d'avion souhaité avant son départ à la retraite est supérieure ou égale à la durée minimale d'affectation due, la société a refusé ses demandes au motif que l'intéressé atteindrait l'âge de soixante ans avant la durée minimale d'affectation sur ce type d'avion, qui était pour lui de six années ; que se prévalant des dispositions de l'article L. 421-9 du code de l'aviation civile permettant, à certaines conditions, aux pilotes de continuer leur activité jusqu'à l'âge de soixante-cinq ans, le salarié a saisi le juge des référés de demandes tendant à faire cesser un trouble manifestement illicite résultant d'une discrimination fondée sur son âge ;

Attendu que la société Air-France fait grief à l'arrêt de dire que sa décision d'écarter le salarié des campagnes de qualification sur A 380 constitue une discrimination fondée sur l'âge et donc un trouble manifestement illicite, et en conséquence, de lui ordonner de

retenir la candidature du salarié sur la prochaine campagne de qualification et de la condamner à verser au salarié une somme à titre de dommages-intérêts provisionnels, alors, selon le moyen :

1°/ que si le juge des référés peut prendre les mesures de remise en état qui s'imposent, c'est à la condition de faire cesser un trouble manifestement illicite ; qu'il n'y a pas de trouble manifestement illicite lorsque la solution du litige dépend d'un choix individuel aléatoire du salarié à renouveler chaque année, et non pas d'une obligation impérative mise à la charge de l'employeur ; qu'aux termes de l'article L. 421-9 du code de l'aviation civile la limite d'âge pour exercer la fonction de pilote est de soixante ans ; que la possibilité ouverte par le législateur de piloter jusqu'à l'âge de soixante-cinq ans ne résulte que d'un choix individuel exprimé par le salarié qui doit être renouvelé chaque année ; qu'en affirmant que l'employeur a pris une mesure discriminatoire à l'encontre du salarié constitutive d'un trouble manifestement illicite en ne retenant pas sa candidature sur la campagne de qualification Airbus A 380 pour les saisons été-hiver 2010/2011 au motif qu'il aurait dépassé l'âge de soixante ans durant sa durée minimale d'affectation sur A 380, lors même que la décision de piloter au-delà de cet âge résultait de la seule volonté aléatoire du pilote, ce qui excluait l'existence d'un trouble manifestement illicite, la cour d'appel a violé l'article R. 1455-6 du code du travail et l'article L. 421-9 du code de l'aviation civile ;

2°/ qu'il n'y a pas de trouble manifestement illicite lorsque la solution du litige est subordonnée à l'interprétation préalable de dispositions combinées qui édictent des conditions strictes pour leur application ; qu'en application de l'article L. 421-9 I du code de l'aviation civile, la limite d'âge pour exercer la fonction de pilote est fixée à soixante ans ; qu'aux termes de l'article L. 421-9 II du code de l'aviation civile, la poursuite de l'activité de pilote au-delà de soixante ans jusqu'à soixante-cinq ans, est subordonnée au respect de strictes conditions réexaminées chaque année ; que l'article 2.4.3.2 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique ne fixe pas d'âge au-delà duquel le navigant ne peut plus prétendre à un changement d'avion, mais précise que ce dernier doit satisfaire à une durée minimale d'affectation sur un type d'avion ; que la cour d'appel a considéré que l'âge à retenir pour apprécier le respect par le salarié de sa durée minimale d'affectation sur un Airbus A 380 devait être impérativement celui de soixante cinq ans ; qu'en statuant ainsi, lors même que la solution du litige dépendait de l'interprétation des dispositions combinées du code de l'aviation civile et de la convention d'entreprise applicable, desquelles il ressortait que l'exercice des fonctions de pilote au-delà de soixante ans ne pouvait pas être a priori présumé, ce qui excluait l'existence d'un trouble manifestement illicite, la cour d'appel a violé l'article R. 1455-6 du code du travail, l'article L. 421-9 du code de l'aviation civile et l'article 2.4.3.2 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique de la société Air France ;

3°/ qu'en toute hypothèse, aux termes de l'article L. 421-9 II du code de l'aviation civile, un salarié ne peut plus exercer ses fonctions de pilote au-delà de l'âge limite de soixante-cinq ans ; que la cour d'appel a ordonné à la société Air France de retenir la candidature de M. X... pour la prochaine campagne de qualification sur A 380 ouvrant après la notification du présent arrêt rendu le 8 novembre 2012 ; qu'il s'en évinçait que la cour d'appel a ordonné à la société Air France de retenir la candidature du salarié aux mieux pour la saison été 2013 qui a débuté au mois d'avril 2013 ; qu'en statuant ainsi, bien qu'il résultait de ses propres énonciations que le salarié avait eu soixante ans le 30 octobre 2011, en sorte qu'il

allait atteindre l'âge de soixante-cinq ans le 30 octobre 2016, soit avant l'expiration de la durée minimale d'affectation de six ans sur l'Airbus A 380 prévue par l'article 2.4.3.2 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique, ce dont il résultait qu'il ne pouvait pas participer à la prochaine campagne de qualification sur Airbus A 380, la cour d'appel a violé l'article L. 421-9 II du code de l'aviation civile et l'article 2.4.3.2 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique de la société Air France ;

Mais attendu qu'ayant rappelé que l'article L. 1132-1 du code du travail interdit qu'une personne fasse l'objet d'une mesure de discrimination, directe ou indirecte, notamment en matière de formation, de qualification ou de promotion professionnelle, en raison de son âge, qu'ayant constaté que l'employeur n'apportait aucun élément faisant apparaître que le refus opposé au salarié était justifié par un objectif légitime, que, notamment, l'argument de la société relatif à la rentabilité du coût de la formation, selon lequel le navigant qui a atteint soixante ans serait susceptible de ne pas renouveler sa demande annuelle de poursuite de son activité jusqu'à l'expiration de la durée minimale d'affectation ou de ne plus pouvoir assurer des vols, suite aux visites médicales auxquelles il est soumis, est inopérant, tout navigant pouvant, à un moment quelconque de sa carrière et quel que soit son âge mettre fin au contrat de travail qui le lie à la société ou ne plus être autorisé à piloter en raison d'un problème de santé constaté lors d'une visite médicale, alors qu'il a pu bénéficier d'une récente qualification non encore amortie, et qu'ayant retenu que l'objectif de sécurité publique est assuré pour les pilotes de plus de soixante ans par les conditions posées par le paragraphe II de l'article L. 421-9 du code de l'aviation civile, la cour d'appel a, par ces seuls motifs non critiqués par le moyen, caractérisé une discrimination fondée sur l'âge constitutive d'un trouble manifestement illicite qu'il convenait de faire cesser ; que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la société Air France aux dépens ;

Vu l'article 700 du code de procédure civile, condamne la société Air France à payer à M. X... la somme de 1 500 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre sociale, et prononcé par le président en son audience publique du dix-huit février deux mille quatorze.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par Me Le Prado, avocat aux Conseils, pour la société Air France

Le moyen reproche à l'arrêt attaqué :

D'AVOIR dit que la décision de la société Air France d'écarter le salarié de la campagne de qualification de l'hiver 2010/2011 sur A 380 constituait une discrimination fondée sur l'âge et donc un trouble manifestement illicite, et en conséquence, ordonné que la société Air France retienne la candidature du salarié sur la prochaine campagne de qualification et soit condamnée à lui verser la somme de 1.000 euros à titre de dommages et intérêts provisionnels ;

AUX MOTIFS QUE « par lettre du 17 novembre 2010, la société Air France a écrit à Monsieur Alain X... pour lui rappeler que l'article L.421-9 du code de l'aviation civile maintenait le principe de la limite d'âge pour exercer une fonction de conduite des aéronefs dans le transport public aérien public à 60 ans et lui indiquer que, dans ces conditions, les règles de gestion des carrières, définies par la convention d'entreprise, et plus spécifiquement celles relatives aux conditions pour pouvoir prétendre à une qualification de type avion, demeuraient applicables à tous les PNT, sur la base de l'âge collectif de cessation d'activité fixé par la loi à 60 ans et ce indépendamment de la possibilité qui lui était offerte, depuis le 1er janvier 2010, de poursuivre son activité sur la base d'un choix individuel renouvelé chaque année dans la limite de l'âge de 65 ans ; que la convention d'entreprise du personnel navigant technique de la société Air France prévoit, en son article 2.4.3.2, que tout officier navigant peut bénéficier d'un changement de type avion, sous réserve qu'il satisfasse pleinement aux conditions administratives et techniques requises, ainsi qu'à celles déterminées par les procédures de mise en stage ; que, parmi les conditions déterminées par les procédures de mise en stage, figure l'obligation pour le navigant de pouvoir être affecté sur le type d'avion souhaité avant son départ en retraite pour une durée au moins égale à la durée minimale d'affectation due, compte tenu de son cursus de carrière depuis son embauche ; que la durée d'affectation sur un type d'avion est calculée selon le nombre de saisons IATA, à raison de deux saisons IATA par période de douze mois, la saison d'été s'étendant du 1er avril au 31 octobre et celle d'hiver du 1er novembre au 31 mars, étant précisé qu'en cas de départ à la retraite au cours d'une saison, la durée d'affectation est décomptée intégralement pour la durée minimale d'affectation sur un type d'avion ; que la durée minimale d'affectation est fonction du nombre de qualifications précédemment effectuées par le navigant ; qu'en application de ces diverses conditions, Monsieur X... dont la durée minimale d'affectation est de douze saisons IATA, correspondant à six années, ne pouvait, étant né le 30 octobre 1951, satisfaire à l'obligation d'effectuer ces douze saisons avant l'âge de 60 ans, qu'il a atteint le 30 octobre 2011 ; que, par contre, il pourra satisfaire à ladite obligation en partant plus tard en retraite, en bénéficiant des dispositions du paragraphe II de l'article L.421-9 du code de l'aviation civile. En effet, que si l'article L.421-9 du code de l'aviation civile prévoit, en son paragraphe I, que le personnel navigant de l'aéronautique civile ne peut exercer aucune activité en qualité de pilote ou de copilote dans le transport aérien public au-delà de l'âge de soixante ans, il ajoute, en son paragraphe II, que ce personnel est toutefois maintenu en activité au-delà de soixante ans pour une année supplémentaire sur demande formulée au plus tard trois mois avant son soixantième anniversaire, uniquement dans le cas de vols en équipage avec plus d'un pilote, à la condition qu'un seul des pilotes soit âgé de plus de soixante ans et que cette demande peut être renouvelée dans les mêmes conditions les quatre années suivantes ; qu'ainsi, cet article L.421-9 ne prévoit pas de limite d'âge à 60 ans entraînant automatiquement pour les pilotes, soit la fin de leur contrat de travail, soit leur reclassement dans d'autres activités, mais organise la possibilité d'une poursuite de leur activité professionnelle à leur seule initiative, jusqu'à l'âge de 65 ans, toujours en qualité de pilote, en leur fixant des conditions d'exercice de leur activité afin d'assurer la sécurité publique, consistant dans la limitation aux vols en

équipage avec plus d'un pilote, dont un seul âgé de plus de soixante ans ; que la directive 2000/78/CE du Conseil du 27 novembre 2000, portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail, prévoit, en son article l, que les Etats membres peuvent prévoir que des différences de traitement fondées sur l'âge ne constituent pas une discrimination lorsqu'elles sont objectivement et raisonnablement justifiées, dans le cadre du droit national, par un objectif légitime, notamment par des objectifs légitimes de politique de l'emploi, du marché du travail et de la formation professionnelles et que les moyens de réaliser cet objectif sont appropriés et nécessaires ; que les dispositions de cette directive ont été codifiées en droit interne dans les articles L.1133-1 et L.1133-2 du code du travail ; que le règlement international JAR FCL, dont il n'est pas contesté qu'il soit applicable en l'espèce, permet aux pilotes de voler jusqu'à l'âge de 65 ans révolus ; que l'article précité 2.4.3.2 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique ne fixe pas l'âge précis au-delà duquel il est interdit à un navigant de prétendre à une qualification sur un type d'avion, mais se borne à préciser que celui-ci doit satisfaire avant son départ en retraite à une durée minimale d'affectation sur un type d'avion ; qu'au sens de cette disposition, qui est claire et non équivoque, il y a lieu de prendre en compte, pour chaque navigant, un âge individualisé de départ en retraite pouvant, conformément au paragraphe II de l'article L.421-9 précité, aller jusqu'à 65 ans, et non l'âge théorique de départ en retraite à 60 ans, mentionné au paragraphe I de cet article ; que toute autre interprétation rendrait ces dispositions conventionnelles moins favorables que la législation nationale et la réglementation internationale ; que la société Air France n'apporte aux débats aucun élément faisant apparaître que les refus répétés, qu'elle a opposés au salarié, étaient justifiés par un objectif légitime ; que, notamment, l'argument de la société Air France, relatif à la rentabilité du coût de la formation, selon lequel le navigant, qui a atteint 60 ans, serait susceptible, soit de ne pas renouveler sa demande annuelle de poursuite de son activité jusqu'à l'expiration de la durée minimale d'affectation, soit de ne plus pouvoir assurer des vols, suite aux visites médicales auxquelles il est soumis, est inopérant, tout navigant pouvant, à un moment quelconque de sa carrière et quel que soit son âge, soit mettre fin au contrat de travail qui le lie à la société, soit ne plus être autorisé à piloter suite à un problème de santé constaté lors d'une visite médicale, alors qu'il a pu bénéficier d'une récente qualification non encore amortie ; que, par ailleurs, l'objectif de sécurité publique est assuré lorsqu'un pilote a plus de 60 ans par les conditions sus mentionnées posées par le paragraphe II de l'article L.421-9 précité ; que l'article L.1132-1 du code du travail prévoit qu'aucune personne ne peut être écartée de l' accès à un stage ou à une période de formation en entreprise ou faire l'objet d'une mesure de discrimination, directe ou indirecte, notamment en matière de formation, de qualification ou de promotion professionnelle, en raison de son âge ; qu'il résulte de ce qui précède qu'écarter Monsieur X... de la campagne de qualification de l'hiver 2010/2011 sur A 380, et donc le priver de son droit à la formation et de la possibilité de voir évoluer sa carrière, alors qu'ils se prévaut de dispositions légales qui lui donnent le droit de poursuivre son activité de pilote jusqu'à l'âge de 65 ans, en ne retenant que leur âge comme motif de refus, constitue une discrimination fondée sur l'âge visée à l'article L.1132-1 précité et un trouble manifestement illicite qu'il convient de faire cesser ; qu'ainsi, le juge des référés, conformément aux dispositions de l'article R.1455-6 qui prévoit que la formation de référé peut toujours, même en présence d'une contestation sérieuse, prescrire les mesures conservatoires ou de remise en état qui s'imposent pour faire cesser un trouble manifestement illicite, est compétent pour ordonner la mesure sollicitée par Monsieur Alain X... ; qu'en conséquence, il y a lieu d'ordonner à la société Air France de retenir Monsieur Alain X... pour la prochaine campagne de qualification sur A 380 ouvrant après la notification du présent arrêt ; qu'il y a lieu d'infirmer l'ordonnance sur ce point ; que Monsieur Alain X... demande des dommages et intérêts en réparation du préjudice qu'il a subi du fait de la discrimination fondée sur l'âge dont il a fait l'objet ; que le refus de

la société Air France de lui faire suivre un stage de qualification sur Airbus A 380, au cours de la campagne de qualification pour la saison IATA de l'hiver 2011, pour lesquelles il s'était porté candidat, lui a nécessairement occasionné un préjudice qu'il convient d'indemniser en condamnant la société Air France à lui verser la somme provisionnelle de 1.000 euros » ;

ALORS QUE si le juge des référés peut prendre les mesures de remise en état qui s'imposent, c'est à la condition de faire cesser un trouble manifestement illicite ; qu'il n'y a pas de trouble manifestement illicite lorsque la solution du litige dépend d'un choix individuel aléatoire du salarié à renouveler chaque année, et non pas d'une obligation impérative mise à la charge de l'employeur ; qu'aux termes de l'article L.421-9 du code de l'aviation civile la limite d'âge pour exercer la fonction de pilote est de soixante ans ; que la possibilité ouverte par le législateur de piloter jusqu'à l'âge de soixante-cinq ans ne résulte que d'un choix individuel exprimé par le salarié qui doit être renouvelé chaque année; qu'en affirmant que l'employeur a pris une mesure discriminatoire à l'encontre du salarié constitutive d'un trouble manifestement illicite en ne retenant pas sa candidature sur la campagne de qualification Airbus A 380 pour la saison hiver 2010/2011 au motif qu'il aurait dépassé l'âge de soixante ans durant sa durée minimale d'affectation sur A 380, lors même que la décision de piloter au-delà de cet âge résultait de la seule volonté aléatoire du pilote, ce qui excluait l'existence d'un trouble manifestement illicite, la cour d'appel a violé l'article R.1455-6 du code du travail et l'article L.421-9 du code de l'aviation civile ;

ET ALORS QU'il n'y a pas de trouble manifestement illicite lorsque la solution du litige est subordonnée à l'interprétation préalable de dispositions combinées qui édictent des conditions strictes pour leur application ; qu'en application de l'article L.421-9 I du code de l'aviation civile, la limite d'âge pour exercer la fonction de pilote est fixée à soixante ans ; qu'aux termes de l'article L.421-9 II du code de l'aviation civile, la poursuite de l'activité de pilote au-delà de soixante ans jusqu'à soixante-cinq ans, est subordonnée au respect de strictes conditions réexaminées chaque année ; que l'article 2.4.3.2 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique ne fixe pas d'âge au-delà duquel le navigant ne peut plus prétendre à un changement d'avion, mais précise que ce dernier doit satisfaire à une durée minimale d'affectation sur un type d'avion ; que la cour d'appel a considéré que l'âge à retenir pour apprécier le respect par le salarié de sa durée minimale d'affectation sur un Airbus A 380 devait être impérativement celui de soixante cinq ans ; qu'en statuant ainsi, lors même que la solution du litige dépendait de l'interprétation des dispositions combinées du code de l'aviation civile et de la convention d'entreprise applicable, desquelles il ressortait que l'exercice des fonctions de pilote au-delà de soixante ans ne pouvait pas être a priori présumé, ce qui excluait l'existence d'un trouble manifestement illicite, la cour d'appel a violé l'article R.1455-6 du code du travail, l'article L.421-9 du code de l'aviation civile et l'article 2.4.3.2 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique de la société Air France ;

ET ALORS, en toute hypothèse, QU'aux termes de l'article L.421-9 II du code de l'aviation civile, un salarié ne peut plus exercer ses fonctions de pilote au-delà de l'âge limite de soixante-cinq ans ; que la cour d'appel a ordonné à la société Air France de retenir la candidature de Monsieur X... pour la prochaine campagne de qualification sur A 380 ouvrant après la notification du présent arrêt rendu le 8 novembre 2012 ; qu'il s'en évinçait que la cour d'appel a ordonné à la société Air France de retenir la candidature du salarié

aux mieux pour la saison été 2013 qui a débuté au mois d'avril 2013 ; qu'en statuant ainsi, bien qu'il résultait de ses propres énonciations que le salarié avait eu soixante ans le 30 octobre 2011, en sorte qu'il allait atteindre l'âge de soixante-cinq ans le 30 octobre 2016, soit avant l'expiration de la durée minimale d'affectation de six ans sur l'Airbus A 380 prévue par l'article 2.4.3.2 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique, ce dont il résultait qu'il ne pouvait pas participer à la prochaine campagne de qualification sur Airbus A 380, la cour d'appel a violé l'article L.421-9 II du code de l'aviation civile et l'article 2.4.3.2 de la convention d'entreprise du personnel navigant technique de la société Air France.

Publication :

Décision attaquée : Cour d'appel de Paris , du 8 novembre 2012