

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE MELUN**

N° 1210860

Syndicat National du Personnel Navigant Commercial
Force ouvrière

Mme Vergnaud
Rapporteur

M. Kauffmann
Rapporteur public

Audience du 29 septembre 2014
Lecture du 13 octobre 2014

Code CNIJ : 65-03-01-01-03
C +

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le Tribunal administratif de Melun,
(10^{ème} Chambre),

Vu la requête, enregistrée le 20 décembre 2012, présentée pour le Syndicat National du Personnel Navigant Commercial/Force ouvrière, dont le siège est situé au Pôle le Dôme -1, rue de la Haye BP 18939 à Roissy Charles de Gaulle Cedex (95732) représenté par sa présidente en exercice, par Me Charollois, avocate ; le Syndicat National du Personnel Navigant Commercial/Force ouvrière (SNPNC / FO) demande au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté n° 12181 MDT/DTA du 23 octobre 2012 par lequel le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a autorisé une répartition des temps de vol et des temps d'arrêt de travail du personnel navigant de la compagnie Openskies dans des conditions différentes de celles prévues par l'article D. 422-5 b) du code de l'aviation civile entre Orly et Newark ;

2°) de mettre à la charge de la compagnie Openskies une somme de 1 500 euros au titre des dispositions de l'article L.761-1 du code de justice administrative ;

Le syndicat requérant soutient :

- que l'arrêté attaqué est contraire aux dispositions de l'article D. 422-5-2 du code de l'aviation civile garantissant notamment à un membre d'équipage un repos d'une durée minimale de 36 heures, garantissant deux arrêts nocturnes normaux, à la base d'affectation, à l'issue d'un courrier comportant une étape de plus de 3 000 nautiques ; que la distance entre Orly et New-Jersey est de 3 165 miles nautiques ;

- qu'il est contraire aux dispositions de l'arrêté du 25 mars 2008, modifié par arrêté du 8 juillet 2008 pris en application de la partie Q de l'annexe III du règlement CEE 3922-91 (EU-OPS) qui prévoit que lorsque l'escale où a lieu le repos réduit est éloignée de la base d'affectation de plus de deux fuseaux horaires, le temps de service et de vol qui suit se termine obligatoirement à la base d'affectation sans que celle-ci puisse constituer une escale intermédiaire ; qu'Orly et le New Jersey sont séparés par sept fuseaux horaires ; qu'ignorer ces dispositions a une incidence sur la sécurité des vols en question ;

- que la demande de dérogation ne précise pas comment sont programmées les rotations-heures de départ et d'arrivée ;

- que cette dérogation crée une distorsion de concurrence par rapport aux compagnies effectuant des rotations similaires ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire complémentaire, enregistré le 22 février 2013, présenté pour le SNPNC / FO qui conclut aux mêmes fins que sa requête et soutient en outre :

- que le tribunal administratif de Melun est territorialement compétent en application des dispositions de l'article R. 312-10 du code de justice administrative ;

- qu'il a intérêt à agir en vertu des dispositions de l'article L. 2132-3 du code du travail aux termes desquelles le préjudice porté à l'intérêt collectif de la profession peut être indirect ;

- que l'arrêté critiqué concerne l'ensemble des personnels commerciaux et techniques et intéresse directement la sécurité aérienne ;

- que l'arrêté litigieux a pour objet de permettre la mise en place d'un système de rotations dites « back to back » qui est un service prolongé de deux vols consécutifs avec une période de repos réduit préjudiciable au personnel navigant ;

- qu'aucune étude indépendante et scientifique n'a été conduite concernant la fatigabilité du personnel navigant ;

- que l'arrêté litigieux ne respecte pas les préconisations de la NASA ;

- qu'il est contraire règlements européens applicables en la matière ;

- qu'il est contraire aux dispositions de l'article D. 422-2 du code de l'aviation civile ;

- qu'il ne respecte pas les dispositions de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié ;

- qu'il est entaché d'irrégularité en l'absence d'analyse de la DSAC sur les effets entraînés par les horaires effectués ;

- qu'aucune compensation n'est donnée à la dérogation ;

- que la demande de dérogation ne précise pas la programmation des rotations et n'a pu permettre à l'autorité compétente de s'assurer du respect du temps de service en vol quotidien maximal ;

- qu'il ne répond pas aux demandes des employés de la société en termes de qualité de vie et présente un risque majeur en termes de sécurité ;

Vu le mémoire, enregistré le 8 mars 2013, présenté pour la société Openskies, prise en la personne de son représentant légal, Me Galistin, avocat, qui conclut, à titre principal, à l'irrecevabilité de la requête pour défaut d'intérêt et de qualité à agir du syndicat requérant et, à titre subsidiaire à son rejet au fond et demande au tribunal de mettre à la charge du SNPNC/FO à une somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

La société fait valoir :

- que la requête est irrecevable, le syndicat requérant n'ayant pour seule mission que la défense des personnels navigant commerciaux (PNC) qui ne sont pas concernés par la décision litigieuse ;

- que l'article D. 422-5-2 du code de l'aviation civile dont la violation est invoquée par le syndicat requérant est inapplicable dans la mesure où la société n'a signé ni convention ni accord d'entreprise ;

- que la société est soumise aux dispositions de l'article D. 422-5 b) du code de l'aviation civile ;

- que la décision attaquée est conforme aux dispositions des articles D. 422-5 et D. 422-6 dudit code ;

- que les dispositions de l'article 10.b) 2 de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié ne s'appliquent pas au cas d'espèce ;

- que le syndicat requérant ne démontre pas en quoi l'arrêté attaqué serait contraire aux dispositions de l'arrêté précité ou aux règlements communautaires ;

- que ses vols sont réguliers et à horaires fixes, que par suite le moyen tiré de l'absence de précision des heures de rotations est inopérant ;

- que la capacité d'un syndicat à évoquer la distorsion de concurrence n'est pas établie et que toute compagnie aérienne est susceptible de demander une dérogation sur les temps d'arrêt des personnels navigants ;

Vu le mémoire en défense, enregistré le 4 juin 2013, présenté pour le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et de l'énergie par Me Yang-Paya, avocat, qui conclut au rejet de la requête et demande au tribunal de mettre à la charge du SNPNC / FO une somme de 3 000 euros au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

Le ministre fait valoir :

- que le litige ressort bien de la compétence territoriale du tribunal administratif de Melun ;

- que l'arrêté litigieux a bien vocation à s'appliquer à l'ensemble du personnel navigant volontaire ; que la décision postérieure, prise par la société Openskies, de limiter son application au seul personnel navigant technique est par conséquent sans incidence sur l'intérêt à agir du requérant ;

- que la dérogation a été accordée conformément aux dispositions de l'article D. 422-6 du code de l'aviation civile, les syndicats ayant été régulièrement consultés ;

- que le moyen tiré de la violation des dispositions de l'article D. 422-2 est inopérant, que les temps d'arrêts périodiques sont indépendants des temps d'arrêt qui suivent obligatoirement les périodes de vol ;

- que le syndicat requérant n'est pas fondé à invoquer une méconnaissance des dispositions de l'arrêté du 25 mars 2008 et des stipulations du règlement européen n° 3922/91 ;

- que la dérogation respecte les critères fixés par la décision de la direction de la sécurité de l'aviation civile qui n'est pas remise en cause ; que le moyen tiré de la prétendue absence d'étude indépendante doit être écarté ;

- que des dérogations similaires ont été accordées depuis plusieurs années à d'autres compagnies et sont toujours en vigueur ;

- que, contrairement à ce que soutient le syndicat requérant, des mesures compensatoires ont été adoptées ;

- que l'aggravation des risques mise en avant par le syndicat n'est pas démontrée ;

- que les préconisations de la NASA n'ont aucune valeur normative ; qu'en tout état de cause le SNPNC / FO ne peut se prévaloir de leur méconnaissance, ces préconisations ne trouvant pas à s'appliquer en l'espèce ;

- que l'argument relatif à l'absence de précision des horaires de rotation est inopérant, les liaisons assurées étant permanentes et à horaires fixes ;

- que le syndicat n'est pas fondé à se prévaloir d'un ancien système « back to back » mis en place en application de législations étrangères ;

Vu le nouveau mémoire, enregistré le 15 juillet 2013, présenté pour le SNPNC / FO qui conclut aux mêmes fins et par les mêmes moyens que dans ses précédentes écritures ; il soutient en outre :

- que l'arrêté querellé a été pris au visa des seuls articles D. 422-5 b) et D. 422-6 du code de l'aviation civile et ne vise, de ce fait, que les temps d'arrêts suivants obligatoirement les temps de vol qui ne peuvent être assimilés à des temps de repos ;

- qu'il n'indique pas déroger aux dispositions de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié pris en application de la sous-partie Q de l'annexe III du règlement CEE n° 3922-91 qui prévoit dans son article 4 un temps de repos à la base d'affectation qui ne soit pas inférieur à 36 heures, dont

deux nuits locales, avant un temps de service de vol commençant à la base d'affectation pour les vols long courrier sur plus de 3 000 nautiques ou éloignant l'équipage de plus de trois fuseaux horaires ;

- que l'arrêté attaqué ne permet pas le respect de ces dispositions ;

- qu'une dérogation à ces dispositions ne peut être accordée que dans l'hypothèse de circonstances opérationnelles imprévues ou urgentes ou pour des besoins opérationnels d'une durée limitée ;

- que ces conditions ne sont pas remplies en l'espèce ;

- que dans son courrier à la direction de la sécurité de l'aviation civile, la compagnie sollicite expressément une dérogation à l'arrêté du 25 mars 2008 ; que de même, l'avis de la DSAC vise explicitement cette demande de dérogation aux dispositions de l'arrêté ;

- que l'administration a donc commis une erreur de droit en ne visant pas ces dispositions et en ne respectant pas les conditions prévues par ce texte pour accorder une dérogation ; qu'elle a commis une erreur sur la matérialité des faits en concluant à l'existence de circonstances autorisant la dérogation et un détournement de pouvoir en se fondant sur les dispositions du seul code de l'aviation civile ;

- que l'arrêté est contraire aux dispositions de l'article D. 422-5 b) ; que le temps d'arrêt attribué à la base d'affectation ne peut être diminué ; que seuls les temps d'arrêts accordés hors de la base d'affectation peuvent être réduits, sous réserve d'une compensation par une majoration du temps d'arrêt lors du retour à la base d'affectation ;

- que les compensations prétendument offertes ne sont pas réelles ;

- que l'arrêté est contraire aux dispositions de l'article D. 422-2 du code de l'aviation civile, non visées, qui fixent à quatre ou cinq jours les temps d'arrêt périodiques mensuels ;

- qu'il ne peut être soutenu que l'arrêté litigieux a été pris régulièrement au regard de l'avis de la DSAC qui est rendu au visa de l'article 13 de l'arrêté du 25 mars 2008 et non de l'article D. 422-6 du code de l'aviation civile ;

- qu'il ne saurait être prétendu que la DSAC aurait procédé à une analyse des effets des horaires effectués sur le repos physiologique des personnels navigants ;

- qu'une telle analyse n'est pas produite par l'administration ;

- que la demande de dérogation ne précise nullement la programmation des rotations ; que l'administration ne justifie pas avoir pris en compte ces données dans sa décision ;

- que le contrôle ne peut être effectué a posteriori au regard des enjeux de sécurité ;

- qu'aucune mesure de compensation réelle et aucun renfort d'équipage ne sont prévus par la compagnie ;

- que la dérogation accordée n'est pas conforme aux aspirations du personnel navigant, génère une fatigue supplémentaire et une augmentation des risques ;

- que la circonstance que l'arrêté n'ait pas été contesté par d'autres syndicats est sans incidence ; que l'accroissement des risques a été dénoncé par les délégués du personnel et lors des réunions du comité d'entreprise ;

- que la circonstance qu'il existe des arrêtés similaires concernant d'autres compagnies est sans incidence ;

Vu le nouveau mémoire, enregistré le 2 août 2013, présenté pour la société Openskies qui confirme son précédent mémoire et fait valoir en outre :

- que la compagnie a fait savoir au SNPNC et à la DGAC que la nouvelle organisation ne serait pas proposée au personnels navigants commerciaux ; que seul le personnel navigant technique a la possibilité d'opter pour le système dérogatoire résultant de l'arrêté contesté ; que par conséquent le SNPNC ne justifie d'aucun intérêt à agir, qu'il soit direct ou indirect ; qu'il ne peut s'estimer investi d'une mission d'intérêt public tendant à la sécurité aérienne au regard de ses statuts ;

- que les moyens tirés de la violation des dispositions des articles D. 422-5-2 et D. 422-2 doivent être écartés au motif que le premier est inapplicable à l'espèce et le second est respecté par la compagnie ;

- que le syndicat requérant n'est pas fondé à invoquer la violation des dispositions de l'article 10 b) 2 de l'arrêté du 25 mars 2008 modifié qui n'est applicable qu'aux vols médicaux d'urgence ;

- que la compagnie respecte les dispositions des articles 4 et 5 du même arrêté relative à la compensation du décalage horaire et au repos réduit qui sont en tout état de cause étrangères au présent litige ;

- que les préconisations de la NASA n'ont aucun caractère normatif ;

- que la compagnie a communiqué à l'administration tous les éléments nécessaires à l'analyse des effets entraînés par les horaires effectués et notamment les rapports d'évaluation des risques ;

- que, contrairement à ce qui est allégué, les personnels navigants techniques volontaires bénéficient de mesures de compensation du temps de repos en escale plus restreint ;

- que le syndicat requérant est mal fondé à invoquer le système existant antérieurement à la constitution de la société Openskies sous l'égide du droit anglais ; que ce système n'était pas plus favorable au personnel navigant ;

- que pour la saison hiver, huit pilotes se sont portés volontaires et vingt pour la saison été 2013 ;

- que rien ne permet d'affirmer que l'arrêté contesté et sa mise en œuvre créeraient un danger particulier pour la sécurité des personnes et des aéronefs ;

- que l'argument tiré de l'absence de précision sur les heures de vols est inopérant dans la mesure où les vols de la compagnie s'effectuent à heures fixes ;

Vu le mémoire, enregistré le 22 mai 2014, présenté pour la société Openskies qui confirme ses précédentes écritures ;

Vu la lettre du 1er septembre 2014 informant les parties, en application des dispositions de l'article R. 611-7 du code de justice administrative, que le jugement était susceptible d'être fondé sur un moyen relevé d'office tiré de la méconnaissance du champ d'application de la loi ;

Vu le mémoire, enregistré le 10 septembre 2014, présenté pour la société Openskies qui reprend ses précédentes écritures et fait valoir, s'agissant du moyen relevé d'office tiré de la méconnaissance du champ d'application de la loi, que la DGAC accorde régulièrement des dérogations à des compagnies aérienne sur le fondement de l'article D. 422-6 du code de l'aviation civile dont aucun n'a été remis en cause ; que si la DGAC ne dispose pas du pouvoir d'accorder de telles dérogations sur le fondement de ces dispositions, cela revient à remettre en cause l'ensemble de ces dérogations ; que si le tribunal estimait qu'aucune compagnie autre qu'Air France ne peut solliciter de dérogation sur ce fondement, cela serait susceptible de caractériser une rupture d'égalité ainsi qu'une discrimination injustifiée ;

Vu le mémoire, enregistré le 18 septembre 2014, présente pour le SNPNC / FO qui confirme ses précédentes écritures et soutient en outre que la société Openskies n'avait pas qualité pour former une demande de dérogation sur le fondement des dispositions de l'article D. 422- 6 du code de l'aviation civile ; que par suite l'administration a méconnu le champ d'application de la loi en accordant la dérogation sollicitée ; que l'arrêté attaqué est de ce fait entaché d'illégalité ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu le règlement CEE n°3922/91 modifié du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 25 mars 2008, modifié par arrêté du 9 juillet 2008, pris en application du règlement CEE n° 3922/91 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile et relatif aux dispositions à prendre par l'autorité en vue de la mise en œuvre des dispositions relatives aux limitations de temps de vol et aux exigences en matière de repos des équipages de la sous-partie Q de son annexe III (EU-OPS) ;

Vu le code de justice administrative ;

Les parties ayant été régulièrement averties du jour de l'audience ;

Après avoir entendu au cours de l'audience publique du 29 septembre 2014 :

- le rapport de Mme Vergnaud, premier conseiller ;
- les conclusions de M. Kauffmann, rapporteur public ;
- et les observations de Me Si-Hassen, avocate, dans les intérêts de la société Openskies ;

1. Considérant que, sur sa demande, la société Openskies a été autorisée par un arrêté du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie en date du 23 octobre 2012 à appliquer, à compter du 1^{er} novembre 2012 et pour une durée d'un an, une répartition des temps de vol et des temps d'arrêt de son personnel navigant, pour les vols entre Orly et Newark, dans des conditions différentes de celles prévues par les dispositions de l'article D. 422-5 b) du code de l'aviation civile relatives au temps de travail des personnels naviguant ; que le Syndicat national du personnel navigant commercial Force Ouvrière (SNPNC / FO) demande l'annulation de cet arrêté ;

Sur la fin de non-recevoir soulevée par la société Openskies :

2. Considérant que le Syndicat national du personnel navigant commercial, affilié à la confédération Force Ouvrière, a pour objet de défendre les intérêts de l'ensemble des personnels navigant commerciaux des différentes compagnies aériennes de l'Union européenne ; qu'il a été consulté par l'administration en qualité d'organisation représentative au niveau national préalablement à l'édiction de l'arrêté attaqué du 23 octobre 2012 ; qu'il ressort des termes mêmes de cet arrêté, comme de la demande de la société Openskies, que cet acte administratif a pour objet d'autoriser cette compagnie aérienne à mettre en place une répartition des temps de vol et des temps d'arrêt selon des modalités différentes de celles prévues par l'article D. 422-5 b) du code de l'aviation civile entre Orly et Newark pour l'ensemble de son personnel navigant, technique comme commercial, sur la base du volontariat ; que la circonstance que la société Openskies ait, par une décision interne, renoncé à appliquer ces dispositions aux personnels navigant commercial, n'est pas de nature à remettre en cause la portée générale de l'arrêté attaqué ; que par suite, la fin de non-recevoir tirée de ce que l'organisation syndicale requérante n'aurait pas un intérêt direct et certain à agir contre l'arrêté en litige ne peut qu'être écartée ;

Sur la légalité de l'arrêté attaqué :

3. Considérant qu'aux termes de l'article D. 422-6 du code de l'aviation civile : « *Sur demande présentée dans un délai raisonnable par une organisation patronale ou du personnel de la profession, ou par la compagnie régie par le titre IV du livre III du présent code, le ministre chargé de l'aviation civile peut prendre, après consultation des organisations représentatives au niveau national intéressées, et en se référant, là où il en existe, aux accords intervenus, des arrêtés autorisant, nonobstant les règles fixées aux articles D. 422-2 et D. 422-5, un régime répartissant les temps de vol et les temps d'arrêt sur une autre période de temps, compte tenu notamment de l'éventuel renfort de l'équipage* » ;

4. Considérant que les dispositions précitées réservent expressément la possibilité de saisir le ministre chargé de l'aviation civile d'une demande de dérogation « aux organisations patronales ou du personnel de la profession », ou à « la compagnie régie par le titre IV du livre

III du code de l'aviation civile », intitulé « Société Air France » ; qu'il est constant en l'espèce, que l'administration a été saisie d'une demande de dérogation par la société Openskies qui ne peut être regardée ni comme une organisation patronale ni comme une organisation du personnel de la profession au sens des dispositions précitées ; que, dès lors, en accordant à cette société une autorisation fondée sur les dispositions précitées de l'article D. 422-6 du code de l'aviation civile, le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a méconnu le champ d'application de ces dispositions ; que, par suite, l'arrêté du 23 octobre 2012 doit être annulé pour ce motif ;

Sur les conclusions présentées sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

5. Considérant qu'aux termes de l'article L. 761-1 du code de justice administrative : « *Dans toutes les instances, le juge condamne la partie tenue aux dépens ou, à défaut, la partie perdante, à payer à l'autre partie la somme qu'il détermine, au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Le juge tient compte de l'équité ou de la situation économique de la partie condamnée. Il peut, même d'office, pour des raisons tirées des mêmes considérations, dire qu'il n'y a pas lieu à cette condamnation.* » ; qu'il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de la société Openskies la somme demandée par le Syndicat national du personnel navigant commercial au titre de ces dispositions, ni aux conclusions présentées sur ce même fondement par la société Openskies et par le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ;

DECIDE :

Article 1^{er} : L'arrêté n° 12181 MDT/DTA du 23 octobre 2012 du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie est annulé.

Article 2 : Les conclusions présentées par le Syndicat national du personnel navigant commercial /Force Ouvrière, la société Openskies et le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié au Syndicat national du personnel navigant commercial /Force Ouvrière, à la société Openskies et au ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Délibéré après l'audience du 29 septembre 2014, à laquelle siégeaient :

M. Ladreyt, président,
Mme Lorenté-Willem, premier conseiller,
Mme Vergnaud, premier conseiller,

Lu en audience publique le 13 octobre 2014.

Le rapporteur,

E. VERGNAUD

Le président,

J.P. LADREYT

Le greffier,

C. KIFFER

La République mande et ordonne au ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie en ce qui le concerne ou à tous huissiers à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées de pourvoir à l'exécution du présent jugement.

Pour expédition conforme,
Le greffier,

C. KIFFER