

ARRÊT DU 28 OCTOBRE 2014  
7ème Chambre A  
PRÉVENU : SA RYANAIR

HG

**COUR D'APPEL  
D'AIX EN PROVENCE**

Prononcé publiquement le 28 Octobre 2014, par la 7ème Chambre  
A correctionnelle de la Cour d'Appel d'AIX EN PROVENCE,

Sur appel d'un jugement du TRIBUNAL CORRECTIONNEL D'AIX EN  
PROVENCE du 02 OCTOBRE 2013.

**PARTIES EN CAUSE DEVANT LA COUR :**

**SA RYANAIR**  
RYANAIR LTD, Ryanair Corporate Head Office, Dublin Airport, Dublin  
IRLANDE

**prévenu d'EXÉCUTION D'UN TRAVAIL DISSIMULE PAR PERSONNE  
MORALE**

**prévenu de PRÊT DE MAIN D'OEUVRE A BUT LUCRATIF PAR  
PERSONNE MORALE HORS DU CADRE LÉGAL DU TRAVAIL  
TEMPORAIRE**

**prévenu d'ENTRAVE A LA CONSTITUTION OU A LA LIBRE  
DÉSIGNATION DES MEMBRES D'UN COMITÉ D'ENTREPRISE**

**prévenu d'ENTRAVE A LA LIBRE DÉSIGNATION DES DÉLÉGUÉS DU  
PERSONNEL**

**prévenu d'ENTRAVE A L'EXERCICE DU DROIT SYNDICAL**

**prévenu d'ENTRAVE AU FONCTIONNEMENT DU COMITÉ D'HYGIÈNE  
ET DE SÉCURITÉ**

**prévenu d'EXERCICE ILLÉGAL D'UN EMPLOI DE PERSONNEL  
NAVIGANT PROFESSIONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE**

Non comparant, muni d'un pouvoir en date du 17/06/2014.

Prévenu, appelant

Représentée par Maître BROSSOLET LUC, avocat au barreau de PARIS et par  
Maître LEVY

**LE MINISTÈRE PUBLIC :**

appelant

**Erik**  
Demeurant : [REDACTED] 83310 PORT  
GRIMAUD

Partie civile, appelant  
Comparant  
Assisté de Maître HOCQUET Claire et Maître RAPPAPORT, avocats au barreau  
de PARIS

**CAISSE DE RETRAITE DU PERSONNEL NAVIGANT  
PROFESSIONNEL AERONAUTIQUE (CRPNPAC)**  
8, rue de l'Hôtel de Ville - 92200 NEUILLY SUR SEINE

Partie civile, non appelant  
Représentée par Maître GUEDES DA COSTA Stéphanie et Maître LANGLOIS,  
avocats au barreau de PARIS

**FEDERATION DE L'EQUIPEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DES  
TRANSPORTS ET DES SERVICES FORCE OUVRIERE**  
46, rue des Petites Ecuries - 75010 PARIS

Partie civile, appelant  
Représentée par Maître ODIN Matthieu substituant Maître FILIOR, avocat au  
barreau de PARIS

**Morgan**  
Demeurant : [REDACTED] - 13320 BOUC BEL AIR

Partie civile, appelant  
Comparant  
Assisté de Maître HOCQUET Claire et Maître RAPPAPORT, avocats au barreau  
de PARIS

**Patrick**  
Demeurant [REDACTED] - 13430 EYGUIERES

Partie civile, appelant  
Non comparant  
Représenté par Maître HOCQUET Claire et Maître RAPPAPORT, avocat au  
barreau de PARIS

**Martin**  
Demeurant [REDACTED] - 38530 PONTCHARRA

Partie civile, appelant  
Non comparant  
Représenté par Maître HOCQUET Claire et Maître RAPPAPORT, avocat au  
barreau de PARIS

**LA FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTS CGT**  
263, rue de paris - 93100 MONTREUIL

Partie civile, non appelant  
Représentée par Maître MORAND Delphine substituant Maître LOUNIS  
Antoine, avocat au barreau d'AIX EN PROVENCE

**LE SYNDICAT DES COMPAGNIES AERIENNES AUTONOMES**  
22, rue Bénard - 75014 PARIS

Partie civile, appelant  
Représenté par Maître MICAULT Nathalie, avocat au barreau de PARIS

**LE SYNDICAT NATIONAL DU PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL**

BT Le Dome - 1, rue de la Haye - BP 18939 - 95725 ROISSY CDG

Partie civile, appelant  
Représenté par Maître CHAROLLOIS Marie Laure, avocat au barreau de PARIS

**POLE EMPLOI**

1, avenue du Dt Gley - Immeuble le Cinetic - 75020 PARIS

Partie civile, appelant  
Représenté par Maître MARCUS Bruno, avocat au barreau de BOBIGNY

**SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE FRANCE ALPA**  
Roissy Pôle - 5, rue de la Haye - BP 19 955 - 95725 ROISSY CDG

Partie civile, appelant  
Représenté par Maître HOCQUET Claire et Maître RAPPAPORT, avocat au barreau de PARIS

**UNION DES NAVIGANTS DE L'AVIATION CIVILE (UNAC)**  
3, place de Londres - BP10797 - 95727 ROISSY CDG CEDEX

Partie civile, non appelant  
Représentée par Maître BRIHI Rachid, avocat au barreau de PARIS

**URSSAF**  
20, avenue Viton - 13020 MARSEILLE CEDEX

Partie civile, non appelant  
Représentée par Maître BOREL Jean-Victor, avocat au barreau d'AIX EN PROVENCE

**LES APPELS :**

appel a été interjeté par :

SA RYANAIR, le 04 octobre 2013 contre Monsieur [REDACTED] Morgan, Monsieur [REDACTED] Erik, Monsieur [REDACTED] Patrick, Monsieur [REDACTED] Martin, L'URSSAF, LA FÉDÉRATION DE L'EQUIPEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DE S TRANSPORTS ET DES SERVICES, LE SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE FRANCE ALPA, LE SYNDICAT NATIONAL DU PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL, POLE EMPLOI, LE SYNDICAT DES COMPAGNIES AERIENNES AUTONOMES, L'UNION DES NAVIGANTS DE L'AVIATION CIVILE (UNAC), LA FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTS CGT et LA CAISSE DE RETRAITE DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL AERONAUTIQUE, son appel portant tant sur les dispositions pénales que civiles. M. le Procureur de la République, le 04 octobre 2013 contre LA SA RYANAIR.

LA FÉDÉRATION DE L'EQUIPEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES, le 15 octobre 2013 contre LA SA RYANAIR, son appel étant limité aux dispositions civiles.

LE SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE FRANCE ALPA, le 15 octobre 2013 contre LA SA RYANAIR, son appel étant limité aux dispositions civiles.

Monsieur [REDACTED] Morgan, le 15 octobre 2013 contre LA SA RYANAIR, son appel étant limité aux dispositions civiles.

Monsieur [REDACTED] Erik, le 15 octobre 2013 contre LA SA RYANAIR, son appel étant limité aux dispositions civiles.

Monsieur [REDACTED] Patrick, le 15 octobre 2013 contre LA SA RYANAIR, son appel étant limité aux dispositions civiles.

Monsieur [REDACTED] Martin, le 15 octobre 2013 contre LA SA RYANAIR, son appel étant limité aux dispositions civiles.

LE SYNDICAT NATIONAL DU PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL, le 16 octobre 2013 contre LA SA RYANAIR, son appel étant limité aux dispositions civiles.

POLE EMPLOI, le 16 octobre 2013 contre LA SA RYANAIR, son appel étant limité aux dispositions civiles.

LE SYNDICAT DES COMPAGNIES AERIENNES AUTONOMES, le 16 octobre 2013 contre LA SA RYANAIR, son appel étant limité aux dispositions civiles.

### DEROULEMENT DES DEBATS :

l'affaire a été appelée à l'audience publique des 23 et 24 juin 2014,

le président a constaté l'absence du prévenu,

le président a présenté le rapport de l'affaire,

Maître BROSSOLET et Maître LEVY avocats de la société RYANAIR ont soulevé des exceptions de nullité tendant à voir prononcer la nullité de la citation initiale, la nullité de l'ordonnance de renvoi et demandent à la cour de renvoyer l'affaire sur le fond et de ne pas joindre l'incident au fond et ont déposé des conclusions sur les exceptions de nullité,

les avocats des parties civiles ont été entendus en leur plaidoiries sur les exceptions de nullités soulevées et ont déposé des conclusions,

le Ministère Public a pris ses réquisitions sur les exceptions de nullités,

l'avocat du prévenu ayant eu la parole en dernier,

le président a ensuite déclaré que l'incident serait joint au fond,

Monsieur [REDACTED] Erik, partie civile comparant en personne a été entendu,

Monsieur [REDACTED] Morgan, comparant en personne a été entendu, assisté de Mme SPENCER, interprète en langue anglaise, après avoir prêté serment,

les avocats des parties civiles ont été entendus en leurs plaidoiries et ont déposé des conclusions,

le Ministère Public a pris ses réquisitions,

Maîtres BROSSOLET et LEVY, avocats de la société RYANAIR ont été entendus en leur plaidoirie et ont déposé des conclusions,

les avocats des prévenus ayant eu la parole en dernier.

**DÉCISION :**

rendue après en avoir délibéré conformément à la loi,

Par ordonnance du juge d'instruction du tribunal de grande instance d'Aix-en-Provence en date du 20 août 2012, la société Ryanair a été renvoyée devant le tribunal correctionnel pour avoir :

- à Marignane, courant 2007, 2008, 2009 et 2010, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non couvert par la prescription, intentionnellement exercé dans un but lucratif une activité de production, de transformation, de réparation, ou de prestation de services ou accompli des actes de commerce, en l'espèce exploité une entreprise de transports aériens sur le territoire national en se soustrayant à l'obligation de requérir son immatriculation au registre du commerce au titre de cette activité et à l'adresse de son établissement et en ne procédant pas aux déclarations fiscales et sociales étant employeur de 137 personnes, omis intentionnellement de procéder à la déclaration nominative préalable à l'embauche,

(anciennement faits prévus par les ART.L.362-6 AL.1, ART.L.362-3 AL.1, ART.L.324-9, ART.L.324-10, ART.L.324-11, ART.L.320, ART.L.143-3 Code du travail. ART.121-2 Code pénal et réprimés par .ART.L.362-6 AL.2,AL.3, ART.L.362-3 AL.1 Code du travail. ART.13 1-38, ART.131-39 1°,2°,3°,4°,5°,8°,9° Code pénal),

faits prévus par ART.L.8224-5, ART.L.8224-1, ART.L.8221-1 AL.1 1°, ART.L.8221-3, ART.L.8221-4, ART.L.8221-5 Code du travail. ART.121-2 Code pénal. et réprimés par ART.L.8224-5, ART.L.8224-1 Code du travail. ART.131-38, ART.131-39 1°,2°,3°,4°,5°,8°,9° Code pénal,

- à Marignane, courant 2007, 2008, 2009 et 2010, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non couvert par la prescription, réalisé une opération à but lucratif ayant pour objet exclusif le prêt de main d'œuvre en dehors des cas autorisés, en l'espèce en concluant avec les entreprises WORKFORCE et CREWLINK un contrat ayant pour seul objet la mise à disposition de salariés qui sont totalement subordonnés à RYANAIR, n'ont aucune compétence distincte des salariés RYANAIR, portent le même uniforme et effectuent les mêmes tâches que ceux-ci,

(anciennement faits prévus par les ART.L.152-3-1, ART.L.152-3 AL.1, ART.L.125-3 Code du travail. ART.121-2 Code pénal et réprimés par ART.L.152-3-1, ART.L.152-3 AL.1 Code du travail. ART.131-38, ART.131-39 1°,2°,3°,4°,5°,8°,9° Code pénal),

faits prévus par ART.L.8243-2, ART.L.8243-1 AL.1, ART.L.8241-1 Code du travail ART.121-2 Code pénal et réprimés par ART.L.8243-2, ART.L.8243-1 AL.1 Code du travail ART.131-38, ART.131-39 1°,2°,3°,4°,5°,8°,9° Code pénal,

- à Marignane, courant 2007, 2008, 2009 et 2010 et en tous cas sur le territoire national depuis temps non prescrit, entravé le fonctionnement du comité d'entreprise de son établissement de Marseille Provence, en ne respectant pas les règles relatives à sa constitution, en l'espèce en n'immatriculant pas son établissement en France et en ne procédant pas à la constitution du comité d'entreprise,

(anciennement faits prévus par art.L.483-1 AL.1,ART.L.431-1, ART.L.433-13 Code du travail et réprimés par ART.L.483-1 AL.1 Code du travail),

faits prévus par ART.L.2328-1, ART.L.2322-1, ART.L.2322-4 Code du travail et réprimés par ART.L.2328-1 Code du travail,

- à Marignane, courant 2007, 2008, 2009 et 2010, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non couvert par la prescription, porté atteinte au fonctionnement des délégués du personnel de son établissement de Marseille Provence, en ne respectant pas les règles relatives à libre désignation, en l'espèce en n'immatriculant pas son établissement en France et en ne procédant pas à leur libre désignation,

(anciennement faits prévus et réprimés par ART.L.482-1 AL.1 Code du travail),

faits prévus par ART.L.2316-1 Code du travail et réprimés par ART.L.2316-1 Code du travail,

- à Marignane, courant 2007, 2008, 2009 et 2010, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non couvert par la prescription, entravé l'exercice du droit syndical dans son établissement de Marseille Provence, en l'espèce en n'immatriculant pas son établissement en France et en ne permettant pas cet exercice en France,

(anciennement faits prévus par les ART.L.481-2 AL.1, ART.L.412-1, ART.L.412-4, ART.L.412-5 Code du travail et réprimés par ART.L.481-2 AL.1 Code du travail.),

faits prévus par ART.L.2146-1, ART.L.2141-4, ART.L.2141-9 Code du travail et réprimés par ART.L.2146-1 Code du travail,

- à Marignane, courant 2007, 2008, 2009 et 2010, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non couvert par la prescription, entravé le fonctionnement du comité d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail de son établissement de Marseille Provence, en ne respectant pas les règles relatives à sa constitution, en l'espèce en n'immatriculant pas son établissement en France et en ne procédant pas à la constitution du comité,

(anciennement faits prévus par les ART.L.263-2-2 ART.L.236-2, ART.L.236- 2-1, ART.L.236-3, ART.L.236-4, ART.L.236-7, ART.L.236-8, ART.L.236-9, ART.L.236-10 Code du travail et réprimés par ART.L.263-2-2 AL.1 Code du travail),

faits prévus par ART.L.4742-1, ART.L.4614-3, ART.L.4614-6, ART.L.4614-7, ART.L.4614-9, ART.L.4614-10, ART.L.4614-12, ART.L.4614-13, ART.L.4614-14 C.TRAVAIL. et réprimés par ART.L.4742-1 Code du travail,

- à Marignane, courant 2007 et jusqu'au 31 décembre 2010, en tout cas sur le territoire national et depuis temps non couvert par la prescription, employé de manière illicite des personnels navigants non affiliés au régime de retraite complémentaire obligatoire de retraite,

faits prévus par ART.L.6531-2 AL.1, ART.L.6521-1, ART.L.6521-2, ART.L.6521-4, ART.L.6521-5 Code des transports et réprimés par ART.L.6531-2 AL.1 Code des transports.

Par jugement contradictoire en date du 2 octobre 2013, le tribunal correctionnel d'Aix-en-Provence a :

**SUR L'EXCEPTION DE NULLITE,**

rejeté les exceptions de nullité soulevées,

**SUR L'ACTION PUBLIQUE,**

déclaré la SA RYANAIR coupable des faits qui lui sont reprochés,

condamné la SA RYANAIR au paiement d'une amende de deux cents mille euros (200.000 euros),

ordonné à l'égard de la SA RYANAIR l'affichage de la décision sur les portes du terminal MP2 de l'Aéroport Marseille-Provence pour une durée d'un mois,

ordonné l'exécution aux frais de la condamnée,

ordonné à l'égard de la SA RYANAIR la publication de la décision dans les journaux « LE MONDE », « LE FIGARO », « LIBERATION », et « LA PROVENCE » sans

que le coût de chaque insertion n'excède la somme de 5.000 euros à la charge de la condamnée,

**SUR L'ACTION CIVILE,**

reçu le SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE FRANCE ALPA, l'UNION DES NAVIGANTS DE L'AVIATION CIVILE (UNAC), La FEDERATION DE L'EQUIPEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES FORCE OUVRIERE, La FEDERATION NATIONALE TRANSPORTS CGT, La CAISSE DE RETRAITE DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL AERONAUTIQUE (CRPNPAC), L'URSSAF DES BOUCHES DU RHONE, Le SYNDICAT DES COMPAGNIES AERIENNES AUTONOMES, POLE EMPLOI, Le SYNDICAT NATIONAL DU PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL, Monsieur Morgan [REDACTED], Monsieur Erik [REDACTED], Monsieur Patrick [REDACTED], et Monsieur Martin [REDACTED], en leur constitution de partie civile,

déclaré la SA RYANAIR responsable des préjudices subis par les parties civiles,

condamné la SA RYANAIR à payer :

\* au SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE FRANCE ALPA :

- la somme de cinquante mille euros (50.000 euros) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 25.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

\* à l'UNION DES NAVIGANTS DE L'AVIATION CIVILE (UNAC) :

- la somme de cinquante mille euros (50.000 euros) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 25.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

\* à La FEDERATION DE L'EQUIPEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES FORCE OUVRIERE :

- la somme de vingt-cinq mille euros (25.000 euros) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 10.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

\* à La FEDERATION NATIONALE TRANSPORTS CGT :

- la somme de vingt-cinq mille euros (25.000 euros) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 10.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure

\* à La CAISSE DE RETRAITE DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL AERONAUTIQUE (CRPNPAC) :

- la somme de trois millions euros (3.000.000 euros) en réparation de son préjudice matériel,
- la somme de 25.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

rejeté sa demande en réparation de son préjudice moral ;

\* à L'URSSAF DES BOUCHES DU RHONE :

- la somme de quatre millions cinq cents mille euros (4.500.000 euros) en réparation de son préjudice financier,
- la somme de treize mille huit cent soixante-quinze euros et soixante-quinze centimes (13.875,75 euros) en réparation de son préjudice matériel,
- la somme de un euro (1 euro) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 10.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

\* au SYNDICAT DES COMPAGNIES AERIENNES AUTONOMES :

- la somme de vingt-cinq mille euros (25.000 euros) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 10.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

\* à POLE EMPLOI :

- la somme de quatre cent cinquante mille euros (450.000 euros) au titre de dommages et intérêts,
- la somme de 5.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

\* au SYNDICAT NATIONAL DU PERSONNEL NAVIGANT COMMERCIAL :

- la somme de cinquante mille euros (50.000 euros) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 25.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure ;

\* à Monsieur Morgan [REDACTED] :

- la somme de cent vingt-deux mille neuf euros et trente centimes (122.009,30 euros) avec intérêts au taux légal annuel à compter du 30 juin 2013, en réparation de son préjudice matériel,
- la somme de vingt mille euros (20.000 euros) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 6.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

\* à Monsieur Erik [REDACTED] :

- la somme de quarante-six mille neuf cent cinquante-trois euros et quatre vingt deux centimes (46.953,82 euros) avec intérêts au taux légal annuel à compter du 30 juin 2013, en réparation de son préjudice matériel,
- la somme de vingt mille euros (20.000 euros) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 4.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

\* à Monsieur Patrick [REDACTED] :

- la somme de cent quarante-trois mille trois cent quatre-vingt-treize euros et quatre vingt huit centimes (143.393,88 euros) avec intérêts au taux légal annuel à compter du 30 juin 2013, en réparation de son préjudice matériel,
- la somme de vingt mille euros (20.000 euros) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 4.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

\* à Monsieur Martin [REDACTED] :

- la somme de quatre vingt onze mille huit cent quatre vingt deux euros et trente neuf centimes (91.882, 39 euros) avec intérêts au taux légal annuel à compter du 30 juin 2013, en réparation de son préjudice matériel,
- la somme de vingt mille euros (20.000 euros) en réparation de son préjudice moral,
- la somme de 4.000 euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ;

ordonné l'exécution provisoire des dispositions civiles du jugement.

La SA Ryanair, prévenue et le Ministère public ont successivement interjeté appel de la décision le 4 octobre 2013.

La Fédération de l'Équipement, de l'Environnement, des Transports et des Services de Force Ouvrière, le Syndicat National des Pilotes de Ligne France Alpa, Morgan [REDACTED], Eric [REDACTED], Patrick [REDACTED] et Martin [REDACTED], parties civiles, ont interjeté appel de la décision le 15 octobre 2013.

Le Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes, Pôle emploi et le Syndicat National du Personnel Navigant Commercial, parties civiles, ont interjeté appel de la décision le 16 octobre 2013.

Régulièrement citée, la société Ryanair est non comparante et est représentée par ses avocats.

Ceux-ci ont produit à l'audience de la cour un pouvoir signé de Julius Komorek agissant en qualité de directeur des affaires juridiques et réglementaires de la société donnant pouvoir à M<sup>o</sup> Luc Brossolet, M<sup>o</sup> Marc-Antoine Lévy et la SCP Foucaud, Tchekhoff Pochet et associés, de la représenter dans la présente affaire.

Régulièrement citées, les parties civiles Erik [REDACTED] et Morgan [REDACTED] sont présentes et assistées par leurs avocats.



Régulièrement cités, la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel Aéronautique, la Fédération de l'Équipement de l'Environnement des Transports et des Services Force Ouvrière, le Syndicat National du Personnel Navigant Commercial, Patrick [REDACTED] Martin [REDACTED], la Fédération Nationale des Transports CGT, le Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes, Pôle Emploi, Le Syndicat National des Pilotes de Ligne France Alpa, l'Union des Navigants de l'Aviation Civile et l'URSSAF sont non comparants et sont représentés par leurs avocats .

### Faits et procédure

Le 16 octobre 2009, l'Office central de lutte contre le travail illégal (OCLTI) adressait au procureur de la République d'Aix-en-Provence un procès-verbal signalant que la compagnie aérienne irlandaise Ryanair avait installé un établissement dans des locaux de l'aéroport de Marseille Provence à Marignane où étaient basés de nuit quatre de ses avions (night stop).

L'Office précisait que la société Ryanair dont le siège se trouvait à Dublin n'avait pas immatriculé au registre du commerce et des sociétés son établissement et n'avait pas déclaré à l'URSSAF les salariés qu'elle y employait.

Deux syndicats, l'Union des Navigants de l'Aviation Civile (UNAC), et le Syndicat des Pilotes de Ligne portaient plainte auprès du procureur de la République d'Aix-en-Provence indiquant que cette compagnie aérienne exerçait son activité sur le territoire français avec une centaine de salariés en se soustrayant à la législation sociale.

La Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile a déposé plainte à son tour indiquant que le personnel de Ryanair était affilié au régime d'assurance irlandais alors qu'il devait être affilié à la caisse de retraite du personnel navigant.

Des investigations en enquête préliminaire ont été conduites de novembre 2009 à fin mars 2010, une information étant ouverte le 8 avril 2010 par le parquet d'Aix-en-Provence du chef de travail dissimulé, prêt illicite de main d'œuvre, entrave au fonctionnement des institutions représentatives du personnel, emploi illicite de personnel navigant.

Il ressort des éléments d'enquête qu'à partir de novembre 2006, la chambre de commerce et d'industrie de Marseille a mis à la disposition de la société Ryanair des locaux constitués par deux espaces de 268 m<sup>2</sup> et de 75 m<sup>2</sup> avec ordinateurs, photocopieurs, 95 casiers au nom des salariés, espace détente et salle de réunion.

Des documents relatifs à la gestion du personnel et à la navigation étaient également trouvés sur place pouvant laisser penser, suivant les enquêteurs, que les personnels navigants commerciaux étaient gérés à partir du site de Marseille Provence et que les personnels navigants prenaient habituellement leurs services à partir de celui-ci.

Il existait également des contrats de sous-traitance pour assurer l'avitaillement en carburant, l'approvisionnement des chariots, la billetterie et l'enregistrement des passagers et de leurs bagages, le nettoyage intérieur et extérieur des avions et leur maintenance avec les sociétés Avitair (carburant), Catering Aérien (armement des avions), Aviapartner (billetterie et enregistrement des passagers et des bagages), EAS (nettoyage), Derichebourg Atis Aéronautique (maintenance des avions), toutes ces sociétés étant établies sur le territoire français.

Les diverses réquisitions ont fait apparaître une progression importante de l'activité de Ryanair pour la desserte des lignes intérieures avec en 2009, 4842 vols réalisés au départ de l'aéroport de Marseille Provence et quasiment autant pour les arrivées.

Ces vols assuraient des liaisons régulières vers six villes françaises, représentant toujours pour l'année 2009, 9 vols sur 14.

En mars 2010, elle employait à Marseille 127 personnes, soit 17 pilotes et 16 copilotes ainsi que 94 personnels navigants techniques.

Deux salariés étaient identifiés parmi les personnes entendues comme les supérieurs hiérarchiques et les représentants de Ryanair, Pierre [REDACTED] pour le personnel navigant technique et Thomas [REDACTED] pour le personnel navigant commercial.

Entendu par le juge d'instruction, Pierre [REDACTED], « base captain », a indiqué avoir des supérieurs hiérarchiques à Dublin mais qu'il était « les yeux et les oreilles de Dublin à Marseille ». Il précisait être en charge du niveau de sécurité en vol, de la ponctualité et de la discipline des pilotes travaillant sur la base de Marseille.

Dans leurs contrats il était mentionné que les pilotes dépendaient de leur base captain, celui-ci étant l'autorité opérationnelle sur place. Il précisait notamment qu'il était le correspondant sûreté locale auprès des autorités de l'aviation civile et qu'il était donc l'interlocuteur de l'aviation civile ou de la gendarmerie aérienne quand il y avait une infraction ou un incident.

Les représentants des sociétés de maintenance et d'avitaillement en carburant des quatre avions basés à Marseille entendus également ont précisé que leur seul interlocuteur était Pierre [REDACTED]

Thomas [REDACTED] Stewart et exerçant les fonctions de « base supervisor », expliquait qu'il assurait la liaison entre les stewards et hôtesse de la base de Marseille et le QG de Dublin en faisant passer des notes de service provenant de Dublin, remplissait les tableaux sur les différentes ventes sur Marseille et faisait remonter au QG tous les problèmes disciplinaires et de maladies sur Marseille.

Il précisait néanmoins n'être qu'une boîte aux lettres entre Marseille et Dublin, n'ayant, selon lui, aucun pouvoir décisionnaire, même si les salariés PNC ont déclaré dans leurs auditions qu'il était leur chef direct et qu'en cas de besoin, ils s'adressaient à lui.

Mathieu [REDACTED], s'exprimant dans la presse lors de l'ouverture de la base à Marseille a notamment dit : « contrairement à Beauvais qui est un simple aéroport d'escale, MP2 est la base de nos avions et de notre personnel ».

Les enquêteurs ont relevé, en surveillant les allées et venues du personnel, que les pilotes et les stewards prenaient leurs services et le finissaient à l'aéroport de Marseille. Il apparaissait également, au vu des plaques d'immatriculation des véhicules, que très peu de personnes séjournaient à l'hôtel mais qu'ils avaient leur résidence dans la région. Les personnels entendus sur ce point ont confirmé l'obligation de résider à moins d'une heure de Marseille-Provence conformément à leur contrat de travail.

La société Ryanair prise en la personne de son représentant légal Darell [REDACTED], exerçant l'activité de directeur adjoint du personnel et domicilié à Dublin a été mise en examen le 27 septembre 2010 des chefs de prévention énumérés plus haut.

Darell [REDACTED] a déclaré en présence de son avocat : « toute la direction est basée à Dublin. Le directeur exécutif est Mickael [REDACTED]. Sous ce directeur exécutif, il y a cette personne, le directeur commercial le directeur financier, etc... Moi je suis au troisième niveau et j'exerce les fonctions de directeur adjoint responsable des ressources humaines. J'ai été désigné par Mickael [REDACTED] pour représenter la société dans le cadre de cette instruction ».

La société Ryanair a contesté l'ensemble des infractions tant au cours de l'instruction que devant le tribunal en soutenant que l'entreprise ne relevait pas de la législation sociale française.

Par conclusions in limine litis, la société Ryanair demande à la Cour, de constater :

en infirmant le jugement du 2 octobre 2013, qu'aucune citation régulièrement délivrée ne figure au dossier du tribunal ou à celui de la Cour et que le tribunal ne pouvait statuer sur les faits reprochés à la société Ryanair sans méconnaître les droits de la défense; que l'ordonnance de renvoi est ambiguë quant à l'identité et au nombre de salariés concernés par les délits poursuivis, car sans précision quant à la date de leur embauche ou par celle de leur éventuel départ de la société, que le périmètre des poursuites est imprécis, la société Ryanair comparant devant la juridiction de jugement, ne sachant pas précisément qui sont les salariés dont l'embauche aurait emporté la commission des délits reprochés, que le délit d'emploi illicite de personnel navigant est poursuivi au visa de textes abrogés ou n'ayant jamais existé.

En conséquence le prévenu demande d'annuler l'ordonnance de renvoi et de renvoyer la procédure au ministère public.

Par conclusions déposées à l'audience, Pôle Emploi, l'URSSAF PACA, le Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes, la Fédération de l'Équipement, de l'Environnement, des Transports et des services Force Ouvrière, le Syndicat National du Personnel Navigant Commercial, la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile et la Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT ont conclu au rejet des exceptions de nullité.  
Les autres parties civiles entendues à l'audience sur ce point ont formé la même demande.

Le ministère public a requis le rejet des exceptions de nullité.

L'examen des exceptions de nullité a été joint au fond.

Sur le fond, la société Ryanair demande à la Cour :

**Sur l'action publique,**

Vu l'article six de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales,

Constater qu'ayant été condamnée par le jugement dont appel au vu des pièces obtenues à la suite d'une audition dont, faute de procès-verbal, la régularité n'a pu être vérifiée, le procès intenté à Ryanair s'étant déroulé de manière contraire à l'article six de la Convention européenne et, partant, de façon inéquitable,

Infirmier le jugement entrepris,

Relaxer la société Ryanair du chef de tous les délits poursuivis,

Vu le traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne,

Vu le règlement 1008/ 2008 du 23 juillet 1992,

Vu la jurisprudence de la cour de justice de l'Union Européenne,

Constater que Ryanair agit dans le cadre de la libre prestation de services et qu'elle n'a pas d'établissement à Marseille au sens du droit européen,

Constater que tant le décret numéro 2006 – 1425 du 21 novembre 2006, que l'article 1262 – 3 du Code du travail et l'article R330 – 2 – 1 du Code de l'aviation civile, sont sans application en l'espèce,

Vu la Convention de Rome du 19 juin 1180, notamment son préambule et ses articles trois et six,

Constater que le droit français des relations collectives de travail ne peut être opposé en l'espèce à la société Ryanair,

Vu l'article 33 du règlement 44 /2001 du 22 décembre 2000,

Reconnaître la décision de "l'employment appel tribunal" du 24 janvier 2014 rendue à la demande de Morgan [REDACTED],

Constater dès lors que la loi irlandaise est applicable aux contrats de travail en l'espèce,

Vu l'article 11.1, sous a) du règlement numéro 574/ 72 du conseil, du 21 mars 1972, lequel fixe les modalités d'application du règlement numéro 1408/71, modifié par les règlements numéro 883/ 2004 et 987/ 2009,

Vu l'article cinq du règlement numéro 987/ 2009 du 16 septembre 2009 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale,

Vu les formulaires E 101 versés à la procédure,

Constater que le droit français de la sécurité sociale n'est pas applicable en l'espèce,

Vu l'absence d'éléments probants démontrant suffisamment le nombre effectif des salariés litigieux, leur date d'embauche et de départ,

Constater l'impossibilité de caractériser, de façon suffisante, l'élément matériel des délits reprochés,

En conséquence,

Infirmier le jugement entrepris,

La relaxer des faits qui lui sont reprochés,

A titre subsidiaire et si par extraordinaire la cour considérait qu'il subsiste un doute sur l'opposabilité des formulaires E 101 à la juridiction pénale,

Vu l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne,

Constater que les questions de droit subsistant sur l'opposabilité des formulaires E101 à la juridiction pénale, une question préjudicielle doit être transmise à la Cour de justice de l'Union Européenne, dans les termes mentionnés aux présentes conclusions,

A titre infiniment subsidiaire, la relaxer des fins de la poursuite pour l'année 2007,

**Sur l'action civile,**

Ryanair a déposé des conclusions demandant à la cour de :

En ce qui concerne l'ensemble des demandes en réparation formées par les organismes sociaux et les syndicats,

Constater que de l'imprécision du périmètre des poursuites résulte l'impossibilité de mesurer l'étendue des dommages qu'ils allèguent.

En ce qui concerne l'URSSAF :

Infirmier le jugement entrepris,

Vu l'article 5 du Code de procédure pénale déclarer l'URSSAF irrecevable en sa demande en paiement de la somme de 4 738 858,20 euros,

Dire que l'URSSAF est infondée en sa demande consistant à solliciter sous couvert de dommages et intérêts, des cotisations soi-disant éludées et l'en débouter,

Constater que les cotisations collectées par l'URSSAF sont destinées à être reversées à d'autres organismes qui ne se sont pas constitués parties civiles et juger en conséquence que le préjudice allégué par l'URSSAF n'est pas personnel.

Constater que les bases d'évaluation de son dommage telles que proposées par l'URSSAF s'avèrent insuffisantes et erronées dès lors que l'on ignore l'identité des salariés concernés, leur date d'embauche, leurs revenus pendant la période visée et la durée de leur service à partir de Marseille.

Par voie de conséquence, n'allouer d'autres réparations que de principe à l'URSSAF, s'agissant de son préjudice financier et matériel.

À titre plus subsidiaire encore, juger que l'évaluation du préjudice invoqué par l'URSSAF doit nécessairement tenir compte des sommes versées en Irlande pour l'ensemble de ses salariés quels qu'il soit par Ryanair.

Constater enfin l'incompatibilité du préjudice allégué par l'URSSAF contre la société Ryanair avec le délit de prêt de main-d'œuvre illicite poursuivie.

Débouter l'URSSAF de ses demandes en réparation d'un prétendu coût de gestion et d'une atteinte aux finances publiques.

En ce qui concerne Pôle emploi :

Infirmer le jugement entrepris,

Vu l'article L244 – 3 du Code de la sécurité sociale,

Dire prescrite son action en réparation de son préjudice financier,

Dire que Pôle emploi est infondé en sa demande consistant à solliciter sous couvert de dommages et intérêts, des cotisations soi-disant éludées et l'en débouter,

Constater que les bases d'évaluation de son dommage telles que proposées s'avèrent insuffisantes et erronées, dès lors que l'on ignore l'identité des salariés concernés, leur date d'embauche et la durée de leur service à partir de Marseille,

Par voie de conséquence n'allouer aucune réparation que de principe à Pôle emploi, s'agissant de son préjudice financier et matériel,

À titre plus subsidiaire encore, juger que l'évaluation du préjudice invoqué par Pôle emploi doit nécessairement tenir compte des sommes versées en Irlande pour l'ensemble de ses salariés, quels qu'ils soient, par Ryanair,

Constater l'incompatibilité du préjudice allégué par Pôle Emploi avec le délit de prêt de main-d'œuvre illicite poursuivi,

En ce qui concerne la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile :

Infirmer le jugement entrepris,

En vertu de l'article L244 – 3 du Code de la sécurité sociale :

Dire prescrite la CRPNPAC en son action en réparation,

Dire que la CRPNPAC est infondée en sa demande consistant à solliciter sous couvert de dommages et intérêts, des cotisations soi-disant éludées et l'en débouter,

Constater que les bases d'évaluation de son dommage telles que proposées par la CRPNPAC s'avèrent insuffisantes et erronées dès lors que l'on ignore l'identité des salariés concernés, leur date d'embauche et la durée de leur service à partir de Marseille,

Par voie de conséquence, n'allouer d'autres réparations que de principe à la CRPNPAC, s'agissant de son préjudice financier et matériel,

À titre plus subsidiaire encore, juger que l'évaluation du préjudice invoqué par la CRPNPAC doit nécessairement tenir compte des sommes versées en Irlande pour l'ensemble de ses salariés, quels qu'ils soient, par Ryanair,

Constater l'incompatibilité du préjudice allégué par la CRPNPAC contre la société avec le délit de prêt de main-d'œuvre illicite poursuivie,

En ce qui concerne, l'UNAC, le CNPL, le SNPNC, la SCARA, La FNST CGT et la FEETS FO :

Infirmer le jugement entrepris,

Dire que les préjudices moraux qu'ils invoquent ne sont pas justifiés dans leur existence,

En conséquence, infirmer le jugement dont appel en ce qu'il leur a alloué à ce titre des dommages et intérêts,

En tout état de cause, réduire dans d'importantes proportions les sommes qui leur ont été allouées tant à titre de dommages intérêts qu'au titre des frais irrépétibles,

En ce qui concerne Morgan [REDACTED].

Infirmer le jugement entrepris,

Le déclarer irrecevable en sa constitution de partie civile,

Subsidiairement, dire que son préjudice matériel tel qu'il l'allègue, n'est ni certain ni actuel et par voie de conséquence le débouter de sa demande de réparation,

Constater qu'en tout état de cause, Morgan [REDACTED] ne justifie pas de son préjudice matériel ou financier en ne donnant pas les éléments de comparaison entre la retraite qu'il percevra du fait de son affiliation au système de retraite irlandaise et celle dont il bénéficierait s'il avait été affilié à la CRPNPAC et le débouter de ses demandes,

En ce qui concerne Éric [REDACTED], Patrick [REDACTED] et Martin [REDACTED].

Infirmer le jugement entrepris,

Dire que leur préjudice matériel, tel qu'ils l'allèguent, n'est ni certain ni actuel et par voie de conséquence les débouter de leurs demandes de réparation,

Constater qu'en tout état de cause, ils ne justifient pas de leurs préjudices matériels ou financiers en ne donnant pas les éléments de comparaison entre la retraite qu'ils percevront du fait de leur affiliation au système de retraite irlandaise et celle dont ils bénéficieraient s'ils avaient été affiliés à la CRPNPAC et les débouter de leurs demandes,

Par conclusions déposées à l'audience, l'URSSAF PACA demande à la Cour de:

Dire qu'il n'y a pas lieu de transmettre la question préjudicielle soulevée par la société Ryanair,

Confirmer le jugement attaqué en ce qu'il a déclaré la société Ryanair coupable des faits qui lui sont reprochés,

Condamner la société Ryanair aux peines prévues par la loi en lui faisant obligation de désintéresser la partie civile conformément à l'article 132 - 45 - 5° du Code pénal,

Confirmer en toutes ses dispositions civiles le jugement du tribunal correctionnel,

Y ajoutant,

Condamner la société Ryanair au paiement au profit de l'URSSAF PACA de la somme de 10 000 € sur le fondement de l'article 475 - 1 du Code de procédure pénale en cause d'appel,

Par conclusions déposées à l'audience Pôle emploi demande à la Cour de :

Confirmer le jugement entrepris en ce que la société Ryanair a été déclarée coupable des faits de travail dissimulé et prêt illicite de main-d'œuvre qui lui étaient reprochés,

Confirmer la décision entreprise en ce que Pôle emploi a été déclaré recevable et fondé en sa constitution de partie civile et ce en son action civile,

Y ajoutant,

Condamner la société Ryanair à lui verser la somme de 520 000 € à titre de dommages intérêts en réparation du préjudice subi,

Condamner la société Ryanair à lui verser la somme de 15 000 € sur le fondement de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale,

Par conclusions déposées à l'audience la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile demande à la cour de :

Confirmer le jugement attaqué sur l'action publique en toutes ses dispositions,

**Sur l'action civile,**

Confirmer le jugement en ce qu'elle a été reçue en sa constitution de partie civile et a condamné la société Ryanair à lui verser des dommages et intérêts,

Statuant à nouveau,

Condamner Ryanair à lui verser la somme de 3 430 000 € à titre de dommages et intérêts et en tout état de cause 3 millions d'euros,

Condamner Ryanair à lui verser la somme de 50 000 € à titre de dommages intérêts en réparation du préjudice moral subi,

Confirmer les dispositions relatives à l'art 475-1 du Code de procédure pénale,

Condamner la société à lui verser la somme de 25 000 € sur le même fondement en cause d'appel.

Par conclusions déposées à l'audience, l'Union National de l'Aviation Civile demande à la cour de confirmer les dispositions pénales du jugement, de confirmer les dispositions civiles et de condamner Ryanair à lui verser en cause d'appel la somme de 10 000 € sur le fondement de l'article 475 - 1 du Code de procédure pénale en cause d'appel.

Par conclusions déposées à l'audience, le Syndicat National du Personnel Navigant Commercial demande à la cour de :

Rejeter la demande de question préjudicielle,

Confirmer le jugement sur l'action publique,

Sur l'action civile confirmer les dispositions du jugement et notamment la condamnation de la société Ryanair à lui payer la somme de 50 000 € à titre de dommages et intérêts en réparation du préjudice moral, ainsi que les dispositions relatives à l'affichage et à la publication,

Y ajoutant la condamner à lui verser la somme de 50 000 € à titre de dommages et intérêts,

Condamner Ryanair à lui payer la somme de 25 000 € sur le fondement de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale au titre de la procédure d'appel.

Par conclusions déposées à l'audience, le Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes demande à la cour de confirmer le jugement entrepris en toutes ses dispositions sur l'action publique,

**Sur l'action civile,**

De confirmer le jugement et y ajoutant d'ordonner l'affichage du jugement et son insertion dans les journaux suivants : Le Monde, Le Figaro, Libération, Air et Cosmos. De condamner la société à lui verser la somme de 15 000 € en cause d'appel sur le fondement de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale.

Par conclusions déposées à l'audience, le Syndicat National des Pilotes de Ligne France ALPA demande à la cour de :

Confirmer le jugement sur l'action publique,

Condamner la société Ryanair à lui payer la somme de 100 000 € en réparation du préjudice moral,

Confirmer le jugement sur la condamnation de la société sur le fondement de l'article 475 - 1 du Code de procédure pénale,

Y ajoutant, condamner la même à lui verser la somme de 15 000 € sur le fondement de l'article 475 - 1 du Code de procédure pénale en cause d'appel,

Par conclusions déposées à l'audience, la Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT demande à la cour de :

Confirmer le jugement entrepris sur l'action publique,

Ordonner l'affichage du jugement et son insertion intégrale dans les journaux suivants : Le Monde, Le Figaro, Libération, La Provence et La Marseillaise,

**Sur l'action civile,**

Condamner la société Ryanair à lui payer la somme de 100 000 € à titre de dommages et intérêts,

Condamner la même à lui payer la somme de 10 000 € sur le fondement de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale,

Par conclusions déposées à l'audience la FEETS FO demande à la cour de :

Confirmer le jugement sur l'action publique,

Confirmer le jugement sur sa recevabilité de partie civile,

L'infirmier pour le surplus et statuant à nouveau,

Condamner la société Ryanair à lui verser la somme de 100 000 € en réparation de son préjudice,

Condamner la même à lui verser la somme de 20 000 € au titre de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale.

Par conclusions déposées à l'audience, Morgan [REDACTED], Érik [REDACTED], Patrick [REDACTED] et Martin [REDACTED] demandent à la Cour :

De condamner la société Ryanair :

- à payer à Morgan [REDACTED] la somme de 126 647,50 euros avec intérêts au taux de 4,80 % par an à compter du 30 juin 2014 et ce à titre de réparation complémentaire,

- à payer à Éric [REDACTED] la somme de 50 218,25 euros avec intérêts au taux de 4,80 % par an à compter du 30 juin 2014 et ce à titre de réparation complémentaire,

- à payer à Patrick [REDACTED] la somme de 148 840,18 euros avec intérêts au taux de 4,80 % par an à compter du 30 juin 2014 et ce à titre de réparation complémentaire,

- à payer à Martin [REDACTED] la somme de 95 435,56 euros avec intérêts au taux de 4,80 % par an à compter du 30 juin 2014 et ce à titre de réparation complémentaire,

De confirmer les condamnations prononcées par le tribunal en ce qui concerne la réparation du préjudice moral et les condamnations prononcées au titre de l'article 475 - 1 du Code de procédure pénale,



Y ajoutant,

De condamner la société à verser à chacun des concluants la somme de 4000 € complémentaires au titre de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale en cause d'appel.

## **SUR CE**

Attendu que les appels sont recevables en la forme ;

### **Sur les exceptions de nullité**

#### **Sur la citation**

Attendu que par mandement du 14 septembre 2012, le procureur de la République du tribunal de grande instance d'Aix-en-Provence demandait de citer la société Ryanair pour comparaître à l'audience des 31 janvier 2013 et 1<sup>er</sup> février 2013 ;

Attendu que le 25 septembre 2013, conformément aux dispositions de l'article 562 du Code de procédure pénale, la société Ryanair était citée à parquet ;

Attendu que la citation était transmise au ministère de la justice par le parquet d'Aix-en-Provence le 12 octobre 2012 avec un exemplaire traduit en langue anglaise, un tampon attestant de sa réception le jour même par la direction des affaires criminelles et des grâces ;

Que le 30 octobre 2012, le parquet général informait le procureur de la République du tribunal d'Aix-en-Provence de ce que la citation n'était pas conforme aux prescriptions de l'article 12 - 2 de la Convention Européenne d'entraide judiciaire du 20 avril 1959 ;

Attendu que le 8 novembre 2012, le procureur de la République adressait au ministère de la justice français une nouvelle citation régularisée rédigée en français et en anglais et enfin que le 15 janvier 2013, par l'intermédiaire du bureau de l'entraide pénale internationale du ministère, le procureur de la République était informé de ce que les autorités irlandaises n'avaient pas délivré de citation à la société Ryanair ;

Attendu que par courrier du 25 janvier 2013 adressé au président du tribunal correctionnel, M<sup>o</sup> Le Borgne indiquait que, saisi des intérêts de la société Ryanair, il lui était difficile dans les délais restant à courir avant l'audience de préparer utilement la défense de la compagnie aérienne, que la société n'avait fait l'objet d'aucune citation et qu'il sollicitait le renvoi de cette affaire à une audience ultérieure ;

Attendu qu'à l'audience du 31 janvier 2013 du tribunal, il est noté que la société Ryanair représentée par M<sup>o</sup> Levy mandaté pour le renvoi accepte de comparaître volontairement au nom de la société pour que le renvoi soit contradictoire ;

Que le tribunal correctionnel a le même jour ordonné le renvoi contradictoire pour toutes les parties à l'audience des 30 et 31 mai 2013 à l'exception de Pôle emploi qui devait être recité ;

Attendu que M<sup>o</sup> Le Borgne, par courrier du 6 mai 2013, a informé le président du tribunal correctionnel qu'il ne serait plus le conseil de Ryanair et qu'un de ses confrères dont l'identité ne lui était pas connue de façon certaine le remplacerait ;

Attendu que Ryanair ne conteste pas avoir accepté un renvoi contradictoire par l'intermédiaire de ses avocats ;

Attendu que, lorsque le prévenu habitant à l'étranger a été cité, en application des dispositions de l'article 562 du Code de procédure pénale, au parquet du procureur de la République près le tribunal saisi et que la copie de la citation a été transmise au ministre des affaires étrangères ou à tout autre autorité déterminée par les conventions

diplomatiques, il peut, lorsqu'il ne comparait pas, être jugé contradictoirement si les circonstances de l'espèce établissent qu'il a eu connaissance de la citation en temps utile ;

Attendu que la société Ryanair ne conteste pas qu'une citation traduite a bien été transmise aux autorités irlandaises conformément aux dispositions de l'article 7 de la convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale du 20 avril 1959 ;

Attendu que la non validité de la citation ne peut être alléguée du seul fait d'une absence de récépissé daté et signé par le destinataire, dès lors que le bureau de l'entraide internationale informait le procureur de ce que les autorités irlandaises n'avaient pas délivré la citation ;

Attendu qu'il ne peut être contesté que le plumitif d'audience du 31 janvier 2012 indique clairement que la compagnie aérienne représentée par son avocat acceptait de comparaître volontairement pour que le renvoi soit contradictoire ;

Que le tribunal, si cela n'avait pas été le cas, n'aurait pu ordonner un renvoi contradictoire à l'égard de Ryanair pour les audiences des 30 et 31 mai 2013 ;

Qu'aucun recours n'a été formé contre la décision de renvoi du 31 janvier 2012 ;

Attendu que la société et ses avocats ont été en mesure avant l'audience du tribunal de consulter la copie de toutes les pièces du dossier, y compris celle de la citation et sa traduction et d'en vérifier la régularité ;

Attendu au surplus que la juridiction est saisie par l'ordonnance de renvoi du juge d'instruction dont le prévenu a eu connaissance, la citation ayant pour but d'indiquer dans les délais requis à l'intéressé la date, l'heure et le lieu du jugement, ce qui a été effectivement le cas ;

Attendu qu'au regard de l'ensemble de ces éléments, il convient de rejeter cette exception de nullité ;

#### **Sur la nullité de l'ordonnance de renvoi**

Attendu que Ryanair fait valoir en premier lieu que l'ordonnance de renvoi est nulle car elle ne permet pas de déterminer avec précision l'étendue des poursuites dès lors que dans les motifs de l'ordonnance il est question de 127 salariés, alors que l'ordonnance de renvoi évoque 137 salariés et ne précise pas les identités de ceux-ci ;

Attendu que dans ses motifs le juge d'instruction évoque les constatations faites par les enquêteurs sur 33 PNT (personnel navigant technique) et 94 PNC (personnel navigant commercial) ce qui fait un total de 127 et non 137 ;

Attendu que dans le listing produit par le représentant de Ryanair au cours de l'instruction, peuvent être décomptés 94 PNC et 33 PNT (D743, D 744, D745) ;

Attendu que les personnes dont la situation a été examinée par les gendarmes et classée dans des sous-dossiers (D1096 à D 4685) sont également au nombre de 127 ainsi que le souligne la société Ryanair dans ses conclusions ;

Que si certains noms ne correspondent pas entre ces deux listes, il ne peut y avoir de confusions en l'espèce, les 127 personnes du listing fondant la prévention (94 cabin crew et 33 pilot) correspondant au listing fourni par Darell Hughes ;

Que le chiffre de 137 mentionné dans le dispositif de renvoi en contradiction avec les chiffres indiqués dans les motifs de la décision ne constitue qu'une erreur de frappe ou d'addition, les noms, prénoms, et qualités du personnel étant clairement précisés dans les pièces produites par Darell Hughes ;

Que d'ailleurs, le réquisitoire définitif avait clairement fait une erreur matérielle d'addition puisqu'il dit page 2 : « le personnel travaillant à Marseille se composait de 33 PNT et de 94 PNC, soit au total 137 personnes. » ;

Attendu que le prévenu évoque par ailleurs dans ses conclusions devant la Cour les conditions de communication de ce listing par le représentant de Ryanair, considéré comme contestable, argument non allégué devant le tribunal ;

Qu'il précise qu'il est fait mention dans le dossier d'instruction que cette communication a fait suite à une audition du 24 mars 2010 dont il n'y a nulle trace dans la procédure ;

Attendu qu'il est constant que le dossier d'instruction mentionne une audition de Darell Hughes en date du 24 Mars 2010 et qu'il n'existe dans la procédure aucun procès-verbal de celle-ci ;

Attendu qu'en tout état de cause, cette circonstance ne peut altérer la communication de la liste faite en toute connaissance de cause et volontairement par l'intéressé deux jours plus tard, soit le 26 mars 2010 ;

Que part ailleurs, Ryanair n'a jamais soulevé la nullité de ce listing au cours de l'instruction et que l'ordonnance de renvoi couvrant les éventuels vices de procédure, cette liste ne peut plus être écartée ;

Attendu qu'au regard de ces éléments, l'ordonnance de renvoi ayant permis au prévenu de connaître exactement le périmètre de la prévention, il convient de rejeter l'exception de nullité sur ce point ;

Attendu en second lieu que Ryanair sollicite la nullité de l'ordonnance de renvoi au motif que les articles L426 -1 et L 427 - 1 Code de l'aviation civile visés dans la décision ont été abrogés et que l'article L436 -5 n'existe pas ;

Attendu que les articles L426-1 et L427-1 du Code de l'aviation civile ont bien été abrogés par ordonnance en date du 28 octobre 2010 ;

Que lorsque Ryanair a été mis en examen le 27 septembre 2009, ces articles n'avaient pas été recodifiés et étaient donc toujours en vigueur ;

Attendu que l'article L626 - 1 du Code de l'aviation civile posait le principe de l'affiliation obligatoire pour le personnel navigant professionnel civil à un régime complémentaire de retraite ;

Que cette disposition a été reprise par l'article L 6527 -1 du Code des transports prévoyant que « le personnel navigant professionnel civil salarié, nonobstant les dispositions du 2° de l'article L6521 - 2, qui exerce de manière habituelle la profession de navigant à titre d'occupation principale, bénéficie d'un régime complémentaire de retraite auquel il est obligatoirement affilié. » ;

Attendu que le prévenu souligne que cet article L6527 - 1 a posé une réserve en renvoyant à l'article L6521 - 2 du même Code ainsi rédigé : « le personnel navigant prestataire de services de transport de travail aérien établi dans un État membre de l'Union européenne autre que la France ou dans un État partie à l'accord sur l'espace économique européen ou aux accords bilatéraux passés par l'Union européenne avec la confédération suisse ainsi que le personnel navigant salarié d'un prestataire de services de transport travail aérien établi dans l'un des états précités, qui exerce temporairement son activité en France, n'entre pas dans le champ d'application du présent article » ;

Attendu que nonobstant cette précision, le principe du régime complémentaire de retraite obligatoire est intégralement repris, les sanctions étant identiques ;

Attendu en tout état de cause que si le visa des articles est erroné, la motivation de l'ordonnance et l'exposé détaillé de la prévention qu'elle contient permettent au prévenu d'être clairement et complètement informé des faits qui lui sont reprochés. faits qui ont été exactement articulés et qualifiés dans la décision et qui entrent dans

les prévisions des deux textes répressifs successifs applicables respectivement à la date de leur commission, à celle de la mise en examen et à celle de l'ordonnance de renvoi ;

Attendu par ailleurs que le visa dans l'ordonnance de l'article L436 -5 du Code de l'aviation civile au lieu de l'article L426-5 du Code de l'aviation civile ne constitue qu'une erreur matérielle ;

Attendu qu'au regard de ces observations Ryanair ne peut sérieusement prétendre avoir eu un quelconque doute sur ce qui lui était reproché, nonobstant l'absence de la reprise des nouveaux textes dans l'ordonnance de renvoi du juge d'instruction et l'erreur matérielle d'un visa ;

Qu'il convient en conséquence de rejeter également l'exception de nullité soulevée sur ce fondement ;

### Sur le fond

Attendu qu'à titre liminaire, la société soulève le caractère inéquitable du procès suite à une audition en date du 24 mars 2010 du représentant de la compagnie aérienne, Darell Hughes dont le procès-verbal ne figure pas en procédure, ainsi que cela a été évoqué plus haut sur les exceptions de nullité ;

Attendu qu'aucun élément ne permet de connaître la forme qu'a pu prendre « l'audition » de Darell [REDACTED], si elle a existé, en l'absence de tout procès-verbal en procédure ;

Que la durée alléguée de cette audition ne repose que sur les seules déclarations de l'intéressé ;

Qu'en tout état de cause, en l'absence de ce procès-verbal, le contenu supposé de celui-ci n'a pu être utilisé à l'encontre de la société en procédure ;

Attendu, ainsi que cela été dit plus haut, que l'ordonnance de renvoi du magistrat instructeur a couvert les nullités éventuelles sur ce point, aucune demande n'ayant été d'ailleurs formée à ce sujet devant le juge d'instruction ;

Attendu enfin que Darell [REDACTED] a envoyé librement deux jours après le 24 mars 2010 sur demande des gendarmes, le listing du personnel de la société lui laissant ainsi largement le temps de consulter sur ce point son autorité hiérarchique où tout professionnel juridique avisé, l'intéressé n'ayant nullement été amené à « s'auto-incriminer » ;

Qu'en conséquence, il n'y a lieu de prononcer une relaxe sur le fondement d'un procès inéquitable ;

Attendu que la responsabilité d'une personne morale étant pénalement mise en cause, l'article 121 - 2 du Code pénal prévoit que les personnes morales, à l'exclusion de l'État, sont responsables pénalement des infractions commises pour leur compte par leurs organes ou représentants ;

Attendu que les rôles respectifs de Pierre [REDACTED] « base captain » et de Thomas [REDACTED] ont été clairement identifiés par l'instruction au niveau de la gestion des pilotes et des stewarts et hôtesses ;

Que Darell [REDACTED], exerçant l'activité de directeur adjoint du personnel et représentant la société devant le juge d'instruction en première comparution et au cours des auditions ultérieures, s'est expliqué sur l'activité de sa société et ses responsabilités sur l'aéroport de Marseille Provence ;

Que Darell [REDACTED] a précisé qu'il avait été désigné par Mickael [REDACTED] directeur exécutif, pour représenter la société dans le cadre de l'instruction ;

Attendu enfin qu'il apparaît tout au long de l'instruction que les choix juridiques et réglementaires concernant l'application du droit social résultent des décisions prises par les organes dirigeants de la société dont les statuts figurent en procédure à la côte D 538 du dossier d'information ;

Qu'il ne peut être contesté que seuls les organes dirigeants de la société pouvaient prendre la décision du choix du régime de sécurité sociale, cette décision étant pour essentielle pour la compagnie afin de déterminer la structure de coûts de l'entreprise, son fonctionnement et ses résultats ;

Qu'ainsi, les infractions reprochées à la personne morale ont été matériellement commises par un de ses organes ou un de ses représentants clairement identifié et pour le compte de celle-ci ;

### Sur la législation applicable

Attendu qu'il convient d'examiner si Ryanair, société de droit irlandais dont le siège est à Dublin, ayant implanté à partir de 2007 sur l'aéroport de Marseille Provence une base avec quatre avions en night stop, des locaux et du personnel assurant quotidiennement des vols nationaux et internationaux, est soumise, en ce qui concerne son activité, au cours de la période 2007 – 2010 à la législation française ou à la législation irlandaise au regard du droit communautaire ;

Attendu que le traité de Rome instituant la Communauté européenne énonce la liberté des services et d'établissement ;

Que l'article 43 du traité de Rome dispose qu'aucune restriction ne peut être accordée à la liberté d'établissement des ressortissants d'un État membre dans le territoire d'un autre État membre et précise « la liberté d'établissement comporte l'accès aux activités non salariées et leur exercice, ainsi que la constitution et la gestion d'entreprises, et notamment de sociétés, dans les conditions définies par la législation du pays d'établissement pour ses propres ressortissants » ;

Que l'article 50 alinéa 3 du même traité dispose « sans préjudice des dispositions du chapitre relatif au droit d'établissement, le prestataire peut, pour l'exécution de sa prestation, exercer à titre temporaire son activité dans le pays où la prestation est fournie, dans les mêmes conditions que celles que le pays impose à ses propres ressortissants » ;

Qu'ainsi, il apparaît que l'entreprise a le choix de s'installer durablement pour exercer une activité ou d'exercer une prestation temporaire de services dans un État membre autre que son État d'origine ;

Attendu que la société considère qu'elle exerçait son activité de transporteur aérien depuis Marseille dans le cadre de la libre prestation de services et non par le biais d'un établissement précisant qu'elle ne disposait en particulier d'aucune base d'exploitation sur Marseille ;

Qu'elle ajoute que le caractère temporaire de la prestation de services n'exclut pas la possibilité pour le prestataire de services, de se doter dans l'État d'accueil d'une certaine infrastructure dans la mesure où celle-ci est nécessaire aux fins de l'accomplissement de l'activité en cause ;

Que néanmoins, il convient de relever qu'un ressortissant d'un État membre qui, de façon stable et continue exerce une activité professionnelle dans un autre État membre ou à partir d'un domicile professionnel s'adresse entre autres aux ressortissants de cet État, relève des dispositions relatives au droit d'établissement et non de celui relatif aux services ;

Attendu que Ryanair soutient qu'il y avait absence d'établissement et de base d'exploitation sur Marseille dès lors que, selon son argumentation, elle ne disposait d'aucun centre de direction susceptible de négocier ou de nouer des rapports juridiques avec des tiers dans cette ville, que la base de Marseille était dépourvue de dirigeants

susceptibles de la représenter, Pierre [REDACTED] et Thomas [REDACTED], respectivement Base captain et base supervisor, étant privés de tout pouvoir de décision, qu'elle n'employait à Marseille d'aucun personnel au sol et ne disposait d'aucune agence susceptible d'accueillir les clients ;

Que selon la compagnie, cette situation répondait à la définition d'une simple base opérationnelle ;

Attendu que Darell [REDACTED], exerçant l'activité de directeur adjoint du personnel et représentant la société, dans son audition de première comparution devant le juge d'instruction dira que si Ryanair avait une activité permanente depuis 2006 à l'aéroport de Marseille, il n'y avait néanmoins que du personnel navigant ;

Qu'il précisera également qu'il n'y avait pas de techniciens, d'ingénieurs qui s'occupaient de la maintenance des avions, ni de vendeurs ;

Qu'ils ne travaillaient que dans les avions, jamais à l'aéroport, toutes les décisions étant prises à Dublin ;

Attendu que sur l'affectation durable du personnel sur Marseille avec l'obligation de résider dans la région, la réception des instructions de travail, des plannings de vol et l'autorité hiérarchique de Pierre [REDACTED] et de Thomas [REDACTED] respectivement sur les pilotes d'une part et les stewards et les hôtesse d'autre part, Darell [REDACTED] a répondu qu'exerçant leur travail pendant le vol, les équipages ne recevaient pas d'instructions pendant ce temps-là de ces deux personnes ;

Attendu que Darell [REDACTED] devant le juge d'instruction a soutenu que l'activité de transport aérien développée par à l'aéroport de Marseille Provence relevait du régime d'une prestation de services à caractère temporaire étant précisé que leur opération sur Marseille s'est terminée en janvier 2011, même si Ryanair a expliqué dans la presse qu'elle fermait sa base de Marseille non pour des raisons économiques ou commerciales mais à cause de la procédure judiciaire en cours ;

Attendu qu'il convient néanmoins de souligner les rôles particuliers de Pierre [REDACTED] base captain et de Thomas [REDACTED] base supervisor ;

Que notamment, suite à des incidents de vol, dans le cadre de procédures diligentées par la gendarmerie des transports aériens, Thomas [REDACTED] s'est présenté comme le responsable local de Ryanair ;

Qu'en outre, il était l'interlocuteur de la société Newrest avec laquelle il a signé un contrat de sous-traitance pour la fourniture et le chargement dans chaque avion de chariots de vente ;

Que dans une audition, la responsable de Newrest dira que Thomas [REDACTED] avait été présenté par Carl [REDACTED], du siège de Dublin comme le chef d'escala à Marseille ;

Attendu que les auditions des représentants des sociétés de maintenance et d'avitaillement en carburant sur Marseille évoquées plus haut, ont confirmé l'importance de Pierre [REDACTED] comme unique interlocuteur ;

Attendu que Pierre [REDACTED] «base captain » a précisé au cours d'une audition être en charge du niveau de sécurité en vol, de la ponctualité et de la discipline des pilotes travaillant sur la base de Marseille ;

Que dans leurs contrats il était mentionné que les pilotes dépendaient de leur « base captain », celui-ci étant l'autorité opérationnelle sur place ;

Que les interlocuteurs de la société EAS en charge du nettoyage n'étaient autres que Messieurs [REDACTED] et [REDACTED] qui leur ont demandé un devis pour la propreté des bureaux de Ryanair ;

Que Pierre [REDACTED] était également l'interlocuteur de la société Avitair et GIE GAM, respectivement filiale française de la société Schell et groupement d'intérêt économique regroupant Total et BP sur l'aéroport de Marseille ;

Que Monsieur [REDACTED] représentant du GIE GAM a déclaré : « pour l'aéroport Marseille-Provence je ne connais qu'une personne s'il y a une difficulté c'est Monsieur [REDACTED], qui est pilote chez Ryanair », précisant même n'avoir jamais eu affaire à un responsable basé à Dublin ;

Attendu que Monsieur [REDACTED] représentant la société Avitair a également affirmé n'avoir à faire qu'à Pierre [REDACTED] ajoutant avoir une réunion tous les trois mois avec Aviapartner dans les locaux de Ryanair en présence de Pierre [REDACTED] et d'un représentant des stewarts ([REDACTED] Thomas) ;

Attendu enfin que dans un interview Mathieu [REDACTED] directeur commercial de Ryanair France déclarait : « contrairement à l'aéroport de Beauvais qui était simplement un aéroport d'escale pour la compagnie, MP2 et là base de nos deux appareils et de notre personnel. Un total de 16 pilotes et 30 hôtesses et stewards ont été mutés dans la région et s'y sont installés. Le chef pilote responsable de la base est originaire de la région. Le personnel de l'aéroport est responsable de la partie accueil des clients » ;

Attendu que le caractère temporaire de la prestation de services ne peut être soutenu ; Que si l'activité s'est terminée en janvier 2011, cette interruption momentanée n'est intervenue qu'en réaction à la procédure judiciaire en cours et non pour des raisons économiques commerciales ;

Attendu en outre, ainsi que cela a été examiné plus haut, qu'il convient de rappeler l'importance des locaux mis à la disposition par la chambre de commerce et d'industrie de Marseille à compter de novembre 2006, avec ordinateurs, photocopieurs, casiers au nom des salariés, espace détente et salle de réunion ;

Attendu que des documents relatifs à la gestion du personnel ont été trouvés sur place par les enquêteurs ;

Attendu que la progression du nombre de personnes (PNT et PNC), 127 en tout en mars 2010, prenant leur service et le terminant sur place, résidant à une heure de trajet de l'aéroport et celle de l'activité de la compagnie durant la période 2007 - 2010 doivent être soulignées ;

Attendu que l'ensemble de ces éléments démontre que la base de la société sur le site de Marseille remplit les conditions factuelles et légales pour être qualifiée de base d'exploitation à partir de laquelle la compagnie aérienne organise la gestion de son personnel navigant qui y prend et termine son service et a l'obligation de résider à proximité de l'aéroport ainsi qu'un réseau de sous-traitants lui permettant d'exercer de façon stable, habituelle et continue son activité de transport aérien ;

Que la prévenue ne peut définir sa présence sur Marseille comme simple « base opérationnelle » ;

Attendu que cette situation a des conséquences sur la loi applicable aux relations de travail et sur celle applicable en matière de protection sociale

#### **La loi applicable aux relations de travail**

Attendu notamment que les relations de travail sont régies par la convention de Rome du 19 juin 1980 édictant dans son article 3 que le contrat est régi par la loi choisie par les parties ;

Qu'il est constant qu'au moment de la signature du contrat de travail, les parties ont fait référence à la loi irlandaise ;

Que néanmoins, l'article 6 de la même convention prévoit que :

1 « le choix par les parties de la loi applicable ne peut avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions impératives de la loi qui serait applicable à défaut de choix en vertu du paragraphe 2 du présent article »,

2 « nonobstant les dispositions de l'article 4 et à défaut de choix exercé conformément à l'article 3, le contrat de travail est régi :

a) par la loi du pays où le travailleur, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail, même s'il est détaché à titre temporaire dans un autre pays ou,  
b) si le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, par la loi du pays où se trouve l'établissement qui a embauché le travailleur, à moins qu'il ne résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat de travail présente des liens plus étroits avec un autre pays, auquel cas la loi de cet autre pays est applicable » ;

Attendu que suivant son article 3§3, cette même convention prévoit que « le choix par les parties d'une loi étrangère, assortie ou non de celui d'un tribunal étranger, ne peut, lorsque tous les autres éléments de la situation sont localisés au moment de ce choix dans un seul pays, porter atteinte aux dispositions auxquelles la loi de ce pays ne permet pas de déroger par contrat, ci après dénommés « dispositions impératives » ;

Qu'ainsi, par dérogation au principe de liberté contractuelle fixée par l'article 3 de la convention de Rome, la loi applicable au contrat de travail sera :

- en priorité celle du pays où le salarié accomplit habituellement son travail,  
- à défaut, si le travailleur n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, celle du lieu d'embauche,  
- sauf si le contrat de travail présente des liens plus étroits avec un autre pays, auquel cas la loi de cet autre pays est applicable ;

Attendu que pour définir la présence d'un établissement par une succursale ou une représentation permanente, il convient d'examiner la notion de base d'affectation définie par le droit communautaire ;

Qu'aux termes de l'annexe 3 du règlement N° 1899/ 2006 du 12 décembre 2006 modifiant le règlement N° 3922/91, relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédure dans le domaine de l'aviation civile, la notion de base d'affectation du travailleur salarié est définie comme suit :

« le lieu désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage, où celui-ci commence et termine normalement un temps de service ou une série de temps de service et dans des circonstances normales l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage » ;

Qu'ainsi, la compagnie a l'obligation de désigner une base d'affectation pour ses salariés et qu'en conséquence le salarié relevant d'une base d'affectation déterminée, en l'espèce Marseille, est présumé avoir son activité prépondérante dans l'État membre sur lequel est constituée cette base d'affectation ;

Attendu que la notion de base d'affectation définie par le droit européen correspond en droit français des transports à la base d'exploitation qui dispose suivant l'article R330 – 2 – 1 du Code de l'aviation civile, « une base d'exploitation est un ensemble de locaux ou d'infrastructures à partir desquels une entreprise exerce de façon stable, habituelle et continue une activité de transport aérien avec des salariés qui y ont le centre effectif de leur activité professionnelle. Au sens des dispositions qui précèdent, le centre de l'activité professionnelle d'un salarié est le lieu, où, de façon habituelle, il travaille ou celui où il prend son service et retourne après l'accomplissement de sa mission » ;

Attendu que l'article R330-2-1 du Code de l'aviation civile est inséré dans le décret n° 2006 – 1425 du 21 novembre 2006 ;

Que ce décret est une transposition de la directive 96/ 71 (CE) du 16 décembre 1996 concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services ;



Attendu que l'article L 1262 - 3 (ancien article L342 - 4) du Code du travail relatif au détachement qui est une transposition de la directive 96/ 71 CE du Parlement européen et du conseil du 16 décembre 1996 complète la disposition précédente puisque qu'il prévoit qu'« un employeur ne peut se prévaloir des dispositions applicables au détachement de salariés lorsque son activité est entièrement orientée vers le territoire national ou lorsqu'elle est réalisée dans des locaux ou avec des infrastructures situées sur le territoire national à partir desquelles elle est exercée de façon habituelle, stable et continue. Il ne peut notamment se prévaloir de ces dispositions lorsque son activité comporte la recherche et la prospection d'une clientèle ou le recrutement de salariés sur ce territoire. Dans ces situations, l'employeur est assujéti aux dispositions du Code du travail applicable aux entreprises établies sur le territoire national. » ;

Qu'il résulte de ces dispositions qu'un travailleur détaché est un travailleur qui pendant une durée limitée exécute son travail sur le territoire d'un État membre autre que l'État sur le territoire duquel il travaille habituellement ;

Que d'ailleurs en l'espèce, la société Ryanair ne prétend nullement que ses employés relevaient des dispositions concernant le détachement ;

Attendu qu'il convient de rappeler que le pays où s'exerce l'activité du travailleur peut imposer l'application des lois de police dont la définition est donnée à l'article 9 du règlement CE numéro 593/ 2008 :

« une loi de police est une disposition impérative dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics, tels que son organisation politique sociale ou économique, au point d'en exiger l'application à toute situation entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat d'après le présent règlement » ;

Que ces principes sont ainsi prévus dans les considérants de la directive 96/71 CE du 16 décembre 1996, concernant le détachement de travailleurs effectués dans le cadre d'une prestation de services ;

Attendu que les disposition des articles précédemment cités du Code de l'aviation civile ou du Code du travail ne viennent nullement en contrariété avec celles de la convention de Rome notamment dans ses restrictions portées en son article 6 ;

Attendu qu'il est démontré, ainsi que cela a été exposé plus haut, que Ryanair avait installé une base d'exploitation sur l'aéroport de Marseille Provence, que les salariés résidaient tous à proximité de l'aéroport, obligation résultant des termes de leur contrat, que ces salariés prenaient leur service sur Marseille pour y prendre leurs instructions de vol puis après leur journée de travail pour y revenir et rentrer chez eux ;

Attendu qu'au regard des éléments factuels et de droit ainsi exposés de la procédure il convient de constater que la loi française est applicable aux relations de travail ;

Attendu que Ryanair fait état du cas particulier du contrat de Morgan [REDACTED] commandant de bord qui contestant son licenciement devant les juridictions irlandaises aurait donc admis que son contrat de travail était soumis au droit du travail irlandais ;

Qu'elle précise que la chambre sociale de la Cour d'appel de Dublin statuant sur sa demande le 24 janvier 2014 a rejeté ses prétentions (décision de l'employment Appeal Tribunal du 24 janvier 2014) ;

Attendu en l'espèce que Morgan [REDACTED] a saisi deux juridictions différentes de deux demandes distinctes ;

Que la partie civile a notamment saisi le juge pénal français d'une réparation du préjudice causé par les infractions commises durant le contrat de travail alors que la juridiction irlandaise a été saisie pour statuer sur les conséquences de la rupture de son contrat de travail ;

Que les conditions d'application du contrat de travail de Morgan Fischer étant identiques à celles des autres contrats des PNC ou PNT, il n'y a lieu de dire qu'en ce cas particulier la loi irlandaise s'applique ;

**Sur la loi applicable en matière de protection sociale.**

Attendu qu'il convient d'examiner l'application du règlement CE numéro 1408/ 1971 concernant la coordination des régimes de sécurité sociale applicable aux travailleurs salariés travailleurs non salariés et aux membres de leur famille se déplaçant à l'intérieur de la communauté ;

Attendu que ce règlement a pour objet d'instituer une règle uniforme de détermination de la loi applicable au plan européen en matière de sécurité sociale afin d'éviter le cumul ou l'absence de prestations sociales ;

Qu'ainsi il n'appartient pas aux entreprises de choisir quelle loi elles entendent appliquer à leurs salariés ;

Attendu que l'article 13 2. a) de ce règlement pose le principe que « la personne qui exerce une activité salariée sur le territoire d'un État membre est soumise à la législation de cet État, même si elle réside sur le territoire d'un autre État membre ou si l'entreprise ou l'employeur qui l'occupe a son siège ou son domicile sur le territoire d'un autre État membre » ;

Que l'article 14§2 traitant notamment de la situation des salariés exerçant dans deux ou plusieurs états membres et notamment des personnels roulants ou navigants pose le principe que la loi applicable est celle de l'État membre dans lequel l'entreprise qui emploie le salarié a son siège :

article 14§2 a) : « la personne qui fait partie du personnel roulant ou navigant d'une entreprise effectuant, pour le compte d'autrui ou pour son propre compte, des transports internationaux de passagers ou de marchandises par voie ferroviaire, routière, aérienne batelière et ayant son siège sur le territoire d'un État membre, est soumise à la législation de ce dernier État. » ;

Que néanmoins il existe deux exceptions prévues d'une part, par l'article 14§2 b) i) :

« la personne occupée par une succursale ou une représentation permanente que ladite entreprise possède sur le territoire d'un État membre autre que celui où elle a son siège, est soumise à la législation de l'État membre sur le territoire duquel cette succursale ou représentation permanente se trouve » ; et d'autre part par l'article 14§2 b) ii) : « la personne occupée de manière prépondérante sur le territoire de l'État membre où elle réside est soumise à la législation de cet état, même si l'entreprise qui l'occupe n'a ni siège, ni succursales ni représentation permanente sur ce territoire » ;

Attendu qu'à compter du 1<sup>er</sup> mai 2010 le règlement CE/ 883/ 2004 portant sur la coordination des régimes de sécurité sociale s'est substitué à celui de 1971 ;

Qu'en l'espèce, pour les salariés exerçant une activité dans deux ou plusieurs états membres, le critère de « l'occupation de manière prépondérante » dans l'État membre de résidence est remplacé par la notion « d'une partie substantielle de ses activités » ;

Que l'évaluation du caractère substantiel de l'activité est fixée à 25 % suivant un décret d'application CE ;

Attendu que le règlement UE n° 465/ 2012 modifiant à compter du 28 juin 2012, le règlement 883/ 2004 donc postérieur à la prévention, consacre la notion de base d'affectation comme critère de détermination du régime de sécurité sociale applicable au personnel de transport aérien ;

Attendu qu'il convient de relever au regard des constatations examinées plus haut, que les salariés étaient occupés de manière prépondérante en France ;

Que l'argument présenté par la prévenue aux termes duquel ses salariés passaient de manière prépondérante leur temps en vol ne peut être sérieusement retenu dès lors que

l'immatriculation des aéronefs détermine seulement l'application de la loi pénale dans l'espace suivant la convention de Tokyo du 14 septembre 1963 et non l'application de la législation sociale ;

Attendu que la loi du pavillon n'est applicable qu'aux gens de mer et non aux salariés des compagnies aériennes dès lors que l'article 14 du règlement CE numéro 1408/71 édicte des règles particulières applicables aux personnes autres que les gens de mer et que l'article 14 ter est intitulé « règles particulières applicables aux gens de mer » ;

Qu'en tout état de cause, la société Ryanair n'a pas soulevé l'incompétence territoriale du tribunal correctionnel d'Aix-en-Provence ;

Attendu que Ryanair argue que tous ses personnels bénéficient du certificat E 101 prouvant leur affiliation au régime de sécurité sociale irlandais, le certificat E 101 énonçant la législation applicable à un salarié qui n'est pas affilié dans le pays où il travaille ;

Qu'il appartenait, aux autorités françaises, selon la compagnie aérienne, de saisir les autorités irlandaises pour contester les certificats délivrés à tort par la sécurité sociale irlandaise, dès lors qu'une procédure en ce sens est prévue par les textes européens ;

Attendu que ces formulaires E 101 n'ont valeur que de présomption simple d'affiliation régulière à la législation sociale de l'État membre d'origine ;

Que ces formulaires ne lient absolument pas le juge pénal qui est libre de constater la violation intentionnelle des dispositions légales applicables en France déterminant les conditions de validité des détachements de salariés ;

Attendu que la prévenue exerçait son activité en France dans le cadre d'une succursale ou de l'établissement et en tout cas d'une base d'exploitation au sens de l'article R330 - 2 - 1 du code de l'aviation civile ;

Attendu qu'en l'absence de détachement de salariés entrant dans les prévisions de l'article 14 1) a) du règlement CEE 1408/ 1971 en vigueur à la date des faits poursuivis, la société Ryanair dont l'activité, entièrement orientée vers le territoire national, réalisée de façon habituelle, stable et continue dans des locaux ou avec des infrastructures situées sur ce territoire, relevait du droit d'établissement au sens des dispositions de l'article L 1263-3 du Code de du travail et ne pouvait se prévaloir des certificats, dit formulaires E101 ;

Attendu que sur la valeur juridique des certificats E 101 la prévenue demande de surseoir à statuer afin de saisir la Cour de Justice de l'Union européenne afin de statuer à titre préjudiciel sur l'interprétation du droit sur ce point en application de l'article 267 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne pour poser la question suivante :

« une juridiction pénale d'un autre État membre que celui qui a délivré un certificat E101 est-elle autorisée à écarter, ignorer ou déclarer invalide ou inopposable ce certificat E101 si elle considère que les circonstances de fait soumises à son appréciation lui permettent d'établir que la législation de sécurité sociale d'un État membre autre que celui ayant délivré le certificat 101 devrait s'appliquer en vertu des règles de conflit de lois issues du règlement 1408/71, (notamment son article 14 paragraphe de alinéa a), ou cette juridiction pénale doit-elle au contraire considérer que les certificats E101 ont une force obligatoire et leur donner effet ? » ;

Attendu qu'au regard de l'analyse factuelle et juridique exposée plus haut sur cette question, la cour se considérant suffisamment renseignée, estime ne pas devoir entreprendre une procédure aux fins de saisine de la Cour de Justice de l'Union européenne pour statuer en interprétation sur ce point ; qu'il convient en conséquence de rejeter cette demande ;

Attendu qu'au vu des dispositions des règlements CEE 1408/ 1971 et CEE 883/ 2004, des articles R330 2-1 du Code de l'aviation civile et L 1263 3 du Code du travail et des éléments concernant le recrutement, la prise et la fin de service des PNC et

PNT, la direction de ceux ci par des personnes affectées sur place, les documents saisis sur Marseille concernant le fonctionnement de la base, il y a lieu de dire que la société est soumise à la législation sociale française pour ses salariés basés sur Marseille ;

### Sur les chefs de prévention

#### Le travail dissimulé par dissimulation d'activité

Attendu que l'article L 123 -1 3° du Code de commerce soumet à l'immatriculation RCS les sociétés commerciales dont le siège est situé hors d'un département français lorsque celles-ci ont un établissement dans l'un de ces départements ;

Attendu que, suivant l'article L8221 -3 du Code du travail, est réputé travail dissimulé par dissimulation d'activité, l'exercice à but lucratif d'une activité de production, de transformation, de réparation ou de prestation de services ou l'accomplissement d'actes de commerce par toute personne qui, se soustrayant intentionnellement à ses obligations :

1° soit n'a pas demandé son immatriculation au répertoire des métiers, au registre des entreprises, au registre du commerce et des sociétés lorsque celle-ci est obligatoire, 2° soit n'a pas procédé aux déclarations qui doivent être faites aux organismes de protection sociale ou à l'administration fiscale en vertu des dispositions légales en vigueur ;

Attendu que la société Ryanair soutient qu'elle n'était pas tenue de demander l'immatriculation au registre du commerce et des sociétés pour son activité sur le site de Marseille car, selon elle, ce site n'était qu'une simple base opérationnelle, n'était pas un centre de décision et ne constituait pas un établissement secondaire ;

Que, la compagnie rappelle que «le prestataire de services doit se doter dans l'État membre d'accueil, de l'infrastructure nécessaire à l'accomplissement de sa mission» ;

Attendu que Darell [REDACTED], exerçant l'activité de directeur adjoint du personnel et représentant la société, dans son audition de première comparution devant le juge d'instruction dira que si la société Ryanair avait une activité permanente depuis 2006 à l'aéroport de Marseille, il n'y avait néanmoins que du personnel navigant ;

Qu'il précisera qu'il n'y avait pas de techniciens, d'ingénieurs qui s'occupaient de la maintenance des avions ni de vendeurs ;

Que le personnel ne travaillait que dans les avions jamais à l'aéroport, toutes les décisions étant prises à Dublin ;

Attendu que la société Ryanair n'a pas exercé dans les locaux de Marseille une activité temporaire ou intermittente mais une activité stable et continue, que la compagnie ne relevait pas du régime de la libre prestation de services comme elle le prétend mais de celui de la liberté d'établissement ;

Attendu de la prévenue exerçait son activité en France dans le cadre d'une succursale ou d'un établissement et en tout cas d'une base d'exploitation au sens de l'article R 330-2-1 du Code de l'aviation civile ;

Attendu qu'au regard de ces observations ainsi que des motifs exposés plus haut à propos de la loi applicable aux relations de travail et de celles applicables en matière de protection sociale, il convient de confirmer le jugement sur l'infraction de travail dissimulé par dissimulation d'activité ;

#### Le travail dissimulé par dissimulation de salariés

Attendu que la société Ryanair soutient que ses salariés relevant du régime de sécurité sociale irlandais elle n'était pas tenue de déclarer leur embauche à l'URSSAF en application des articles L8221 - 5 et L1221 -10 du Code du travail ;

Attendu que suivant l'article L8221 - 5 du Code du travail, est réputé travail dissimulé par dissimulation d'emploi salarié le fait pour tout employeur :

1° soit de se soustraire intentionnellement à l'accomplissement de leurs formalités prévues à l'article L 1221 - 10, relatif à la déclaration préalable à l'embauche,  
2° soit de se soustraire intentionnellement à l'accomplissement de leurs formalités prévues à l'article L3243 -2, relatif à la délivrance d'un bulletin de paye ;

Attendu que la compagnie ne revendiquant pas l'application du régime du détachement pour ses salariés considère que ceux ci travaillant sur des avions immatriculés en Irlande passent la plupart de leur temps de travail en vol et donc travaillent principalement sur le territoire irlandais, l'avion immatriculé en Irlande étant assimilé selon elle pour la détermination de la loi applicable aux territoires irlandais ;

Qu'il convient de rappeler sur ce point les motifs exposés plus haut sur l'application des dispositions des règlements CEE 1408/ 71 et 883/ 2004, des articles R330 -2 -1 du Code de l'aviation civile et L 1263 -3 du Code du travail ;

Attendu que l'existence des certificats E 101 énonçant la législation applicable à un salarié qui n'est pas affilié dans le pays où il travaille produits par la compagnie aérienne, ne peut contredire l'application des dispositions pénales concernant le travail dissimulé par dissimulation de salariés ainsi que cela a été vu plus haut ;

Attendu qu'il convient de souligner, au vu des renseignements communiqués par le site du CLEISS (centre d'études et de liaisons européennes et internationales de sécurité sociale), les bénéfices de la société par son choix législatif et réglementaire dès lors que le taux de charges de sécurité sociale en France se situait à 20 - 25 % pour les salariés et 40 - 45 % pour les employeurs tandis que qu'il s'établissait en Irlande entre 4 et 5 % pour les salariés et 10,75 % pour les employeurs ;

Attendu que la prévenue conclut qu'il est indispensable de déterminer le nombre et l'identité des salariés concernés par le délit pour établir l'ampleur de l'infraction et la durée pendant laquelle elle se serait déroulée ;

Attendu que sur ce point la société fait état de diverses listes de salariés ne correspondant pas entre elles quant aux identités et au nombre des individus concernés ;

Attendu qu'il apparaît, ainsi que cela a été vu plus haut, que l'instruction, le réquisitoire, l'ordonnance de renvoi du juge d'instruction, nonobstant une erreur matérielle sur un nombre et enfin le jugement se sont toujours fondées sur le listing communiqué en mars 2010 par Darell [REDACTED] lui-même représentant la société et correspondant à l'état du personnel à cette époque, soit 127 personnes ;

Attendu en conséquence que la Cour étant en mesure de statuer suivant le périmètre fixé par l'ordonnance de renvoi, il convient au regard des éléments factuels et des dispositions de droit interne et européen rappelées plus haut de confirmer le jugement sur la déclaration de culpabilité de Ryanair du chef de travail dissimulé par dissimulation de salariés en précisant que 127 personnes sont concernées et non 137 ainsi qu'il a été dit par erreur dans l'ordonnance du juge d'instruction ;

#### **Emploi illicite de personnel navigant (défaut d'affiliation au régime de retraite complémentaire)**

Attendu qu'aux termes de l'article L426 -1 du code de l'aviation civile (devenu article L6527 -1 du Code des transports) :

« le personnel navigant professionnel civil inscrit sur les registres prévus à l'article L421 -3 du présent Code, qui exerce de manière habituelle la profession de navigants à titre d'occupation principale, bénéficie d'un régime complémentaire de retraite auquel est affilié obligatoirement le personnel salarié » ;

Attendu que la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique civil gère ce régime de retraite complémentaire autonome (CRPNPAC) ;

Attendu que la CRPN constatant la création et le développement de la base de Marseille a adressé une première mise en demeure le 17 janvier 2007 en son siège social à l'aéroport de Dublin afin de procéder à la régularisation de la situation ;

Que Ryanair, par courrier du 2 février 2007, par l'intermédiaire d'un cabinet d'avocats de Dublin, répondait ne pas être soumise à la loi française au motif que plus de 80 % du temps des navigants serait passé à bord d'avions enregistrés et immatriculés en Irlande.

La localisation des décisions managériales affectant le personnel de Ryanair ne serait pas en France.

L'endroit où les ordres et instructions pour les vols sont émis ne serait pas en France pas plus que l'endroit où les plans de vol sont préparés et mis en œuvre.

Les navigants pourraient à tout moment être mutés à une base différente de Ryanair;

Attendu que par courrier du 20 juillet 2007 et du 24 juillet 2009 la CRPNPAC réitérait sa demande, la compagnie aérienne répondant pareillement que la loi française n'était pas applicable ;

Attendu qu'au regard des motifs développés plus haut pour les infractions déjà examinées, la société ayant installé une base d'exploitation sur l'aéroport de Marseille Provence la soumettant à la législation française, elle devait procéder à l'affiliation de ses salariés auprès de la CRPNPAC ;

Qu'il convient en conséquence de confirmer le jugement sur ce point ;

**Entrave au fonctionnement du comité d'hygiène et sécurité, au fonctionnement du comité d'entreprise au fonctionnement des délégués du personnel, à l'exercice du droit syndical ;**

Attendu qu'il résulte des articles L2322 -1, L4611 -1, L 2312 -1 L 2141 -1 et L2141 -4 du Code du travail que les entreprises doivent disposer :

de délégués du personnel à partir de 11 salariés,

d'une représentation syndicale à partir de 50 salariés,

d'un comité d'entreprise à partir de 50 salariés,

d'un comité d'hygiène et sécurité et des conditions de travail à partir de 50 salariés ;

Attendu que la base de Ryanair sur Marseille dépassant les 50 salariés (127 selon le listing produit par la compagnie), suivant la loi française, cette entreprise, devait disposer de délégués du personnel, d'une représentation syndicale, d'un comité d'entreprise et d'un comité d'hygiène et sécurité et des conditions de travail ;

Attendu que Ryanair conteste cette interprétation et ce en application de la convention de Rome du 19 août 1980 prévoyant le libre choix par les parties de la loi du contrat, les contrats conclus entre et ses salariés relevant de la loi irlandaise ;

Attendu que Ryanair a refusé de donner suite aux demandes faites par l'Union des Navigants de l'Aviation Civile qui avait informé par courrier du 18 mai 2007 de son intention de constituer une section syndicale et l'organisation d'élections en vue de désigner des délégués du personnel et le cas échéant ceux au comité d'entreprise, L'UNAC ayant réitéré sa demande le 29 mai 2008 ;

Attendu qu'il convient de rappeler que le pays où s'exerce l'activité du travailleur peut imposer l'application des lois de police définie par l'article 9 du règlement CE numéro 593/ 2008 qui sont des dispositions impératives « dont le respect est jugé crucial par un pays pour la sauvegarde de ses intérêts publics telles que son organisation politique, sociale ou économique au point d'en exiger l'application à toute situation entrant dans son champ d'application, quelle que soit par ailleurs la loi applicable au contrat » ;

Qu'en l'espèce, les lois concernant la représentation du personnel sont des lois de police au sens de l'article 3 du Code civil et de l'article 7 de la convention de Rome du 19 juin 1980 ;

Qu'ainsi, les lois relatives à la représentation des salariés et à la défense de leurs droits et intérêts sont des lois de police s'imposant à toutes les entreprises et organismes assimilés qui exercent leur activité en France et qui sont dès lors tenus de mettre en place les institutions qu'elle prévoit à tous les niveaux des secteurs de production situés sur le territoire national ;

Attendu que la réponse de Ryanair affirmant notamment que ses salariés bénéficiaient en Irlande d'institutions représentatives équivalentes à celles existantes en France, ne pouvait la dispenser d'appliquer la législation française en la matière pour ses salariés travaillant sur Marseille ;

Qu'il convient en conséquence de constater que la compagnie aérienne a commis le délit d'entrave aux termes de l'article L2328 - 1 du Code du travail ;

Qu'il y a lieu donc de confirmer le jugement sur la déclaration de culpabilité de ce chef ;

### **Prêt illicite de main-d'œuvre**

Attendu que l'article L8241 - 1 du Code du travail interdit toute opération à but lucratif ayant pour objet exclusif le prêt de main-d'œuvre, hormis dans des cas autorisés par la loi comme le recours à des entreprises de travail temporaire ;

Attendu que suivant l'article L 1251 - 5 du Code du travail, le contrat de mission quel que soit son motif, ne peut avoir ni pour objet ni pour effet de pourvoir durablement un emploi lié à l'activité normale et permanente de l'entreprise utilisatrice ;

Attendu que l'article L 1251 - 6 du Code du travail énumère les cas où l'on peut faire appel à un salarié temporaire pour l'exécution d'une tâche précise et temporaire.

Attendu que l'enquête a révélé que sur les 94 PNC travaillant sur la base de Marseille, 38 étaient employés par Ryanair et 56 étaient employés par deux sociétés irlandaises, Crewlink et Workforce et mis à disposition de la compagnie ;

Attendu qu'au vu des auditions des personnes qui ont accepté d'être entendues, la plupart de celles-ci ont postulé en se connectant sur les sites CAVOC ou DALMAC, agences de recrutement ;

Qu'elles ont été ensuite convoquées à une journée de présentation de la société Ryanair, les sélections étant ensuite effectuées après un entretien avec un responsable de cette compagnie ;

Qu'après leur formation, les intéressés ont signé un contrat de travail d'une durée de trois ans, soit avec la société Crewlink pour ceux qui étaient recrutés par CAVOC, soit avec la société Workforce pour ceux recrutés par DALMAC ;

Que les candidats à l'embauche devaient assumer la prise en charge financière de leur formation qui était assurée par du personnel de Ryanair ;

Que les onze salariés entendus de Crewlink et de Workforce disent que leurs conditions de travail et l'organisation de leurs services étaient identiques à celles des salariés de Ryanair, qu'ils étaient hiérarchiquement sous les ordres de Thomas Collard et qu'ils recevaient leurs bulletins de salaire de leur société d'origine ;

Attendu que Ryanair a contesté la commission de ce délit revendiquant l'application de la loi irlandaise qui n'interdit pas le prêt de main-d'œuvre à titre lucratif ;

Attendu que la société Ryanair en la personne de son représentant Darell Hughes a déclaré dans son procès-verbal d'interrogatoire du 13 mai 2011 que les sociétés Crewlink et Workforce étaient des sociétés de recrutement et de formation de personnel et qu'il ne s'agissait pas d'entreprises de travail temporaire telles que définies par le Code du travail français ; qu'il s'agissait d'experts en recherche et formation pour un grand nombre de personnes et que Ryanair utilisait leurs services

pour fournir exclusivement des hôtesse et des Stewart, la compagnie utilisant la société Brookfield aviation pour les pilotes ;

Attendu que les entreprises Crewlink et Workforce étant qualifiées d'entreprises de travail temporaire, la compagnie aérienne précisait que les salariés de ces deux sociétés relevaient de celles-ci pour la gestion administrative (arrêt maladie, congé, discipline) ;

Que pourtant l'enquête a établi que les employés de Crewlink envoyaient leurs arrêts maladie à Ryanair et non à leur employeur ;

Attendu que Ryanair a refusé de produire les relations contractuelles la liant avec Crewlink et Workforce, la compagnie invoquant le secret commercial ;

Qu'il convient de rappeler que Ryanair disposant d'une base d'exploitation sur le site de leur aéroport Marseille Provence, était soumise au Code du travail français ;

Qu'aux termes de l'article L 1262 -2 du Code du travail, une entreprise exerçant une activité de travail temporaire établie hors du territoire national peut détacher temporairement des salariés auprès d'une entreprise utilisatrice établie ou exerçant sur le territoire national, à condition qu'il existe un contrat de travail entre l'entreprise étrangère et le salarié et que leurs relations de travail subsistent pendant la période de détachement ;

Que ces conditions ne sont pas remplies, aucune relation de travail n'existant entre les sociétés Crewlink et Workforce d'une part et les personnes ayant contracté avec elles d'autre part ;

Que les salariés titulaires d'un contrat avec ces deux sociétés ont exercé une mission permanente car ils étaient embauchés pour une période de trois années, délai incompatible avec une mission à caractère temporaire, l'article L 1251 -12 fixant, sauf conditions particulières, la limite à 18 mois ;

Qu'enfin, ces salariés pour lesquels sur le plan des tâches, de la discipline, des insignes extérieurs rien ne les distinguait des salariés de Ryanair, acceptaient une rémunération moins intéressante (paiement à l'heure de vol, mode de rémunération des astreintes) que celle des salariés directement embauchés par la compagnie (salaire fixe) ;

Que sur le plan économique, ce recours à une main d'œuvre extérieure prêtée à titre lucratif par Crewlink et Workforce constitue une recherche de baisse des charges de personnel, compte tenu des conditions de rémunération indiquées plus haut ;

Qu'il apparaît donc qu'en l'espèce un but lucratif était recherché ;

Attendu que la compagnie aérienne arguant de l'article 113-7 du Code pénal concernant les infractions commises hors du territoire de la République, il convient néanmoins sur ce point de rappeler également que les faits constitutifs de l'infraction ont eu lieu sur le territoire français, les salariés exerçant leur travail de manière prépondérante en France ;

Attendu qu'au regard de l'ensemble de ces éléments, il apparaît que le délit de prêt illicite de main-d'œuvre est bien constitué et qu'il y a lieu en conséquence de confirmer le jugement sur la déclaration de culpabilité de ce chef ;

### Sur la peine

Attendu que la société Ryanair n'ayant aucune condamnation sur le bulletin n°1 de son casier judiciaire s'est soustraite volontairement à la législation sociale, au paiement des cotisations sociales et de retraite et a persisté dans son comportement plusieurs années en créant une situation de concurrence déloyale vis-à-vis des autres compagnies aériennes, nonobstant les interventions à son égard des services de police, de l'URSSAF, des syndicats de pilotes ou d'une caisse de retraite ;



Qu'au regard de l'ensemble de ces éléments de la gravité des faits, des bénéficiaires tirés de cette situation et des capacités financières de la société, la cour estime que le tribunal a justement fixé le montant de l'amende infligée qu'il convient donc de confirmer ;

Qu'il échet également de confirmer les mesures de publication et d'affichage ordonnées par le tribunal ;

### Sur l'action civile

#### Sur la demande de l'URSSAF

Attendu que l'URSSAF PACA, agissant au lieu et place de l'URSSAF des Bouches-du-Rhône, est recevable, en cas de poursuite exercée à l'encontre du prévenu du chef de travail dissimulé, pour se constituer partie civile, étant directement victime de cette infraction ;

Attendu par ailleurs que l'URSSAF est recevable à agir devant la juridiction répressive pour réparer dans son intégralité le préjudice résultant d'une infraction et notamment du non-paiement des cotisations éludées par le prévenu ;

Que l'URSSAF conserve en effet une option entre l'exercice de son action civile en paiement des cotisations devant la juridiction de sécurité sociale et l'exercice de cette même action en réparation de son préjudice financier résultant du non-paiement des cotisations éludées devant la juridiction répressive ;

Attendu que la société soulève une fin de non recevoir concernant la demande indemnitaire formée par l'URSSAF sur le fondement de l'article 5 du Code de procédure pénale prévoyant que « la partie qui a exercé son action devant les juridictions civiles compétentes ne peut la porter devant la juridiction répressive » ;

Attendu en l'espèce qu'il est exact que l'URSSAF par courrier du 6 octobre 2010 puis par une mise en demeure du 6 décembre 2010, a initié à l'encontre de la société une procédure de recouvrement des cotisations ; que néanmoins, la compagnie aérienne a saisi le tribunal des affaires de sécurité sociale des Bouches-du-Rhône suite à la décision de la commission de recours amiable refusant d'annuler la mise en demeure adressée par l'URSSAF à la société Ryanair ;

Qu'en l'espèce, l'URSSAF n'a jamais fait délivrer de citation directe à comparaître devant le tribunal des affaires de sécurité sociale à l'encontre de la société ;

Qu'en conséquence l'article 5 du Code de procédure pénale ne pouvant s'appliquer ici, la demande de réparation du préjudice pour défaut de paiement des cotisations sociales est ici recevable ;

Attendu que l'URSSAF a fait application pour fixer son préjudice des dispositions de l'article R245 - 5 du Code de la sécurité sociale prévoyant :

« lorsque la comptabilité d'un employeur ne permet pas d'établir le chiffre exact des rémunérations servant de base au calcul des cotisations, le montant des cotisations est fixé forfaitairement ».

« Ce forfait est établi compte tenu des conventions collectives en vigueur, ou, à défaut des salaires pratiqués dans la profession ou la région considérée.

La durée de l'emploi est déterminée d'après les déclarations des intéressés ou par tout autre moyen de preuve » ;

Attendu qu'en l'état des pièces de la procédure, et de la position en la matière de la compagnie l'URSSAF s'est vue dans l'impossibilité de chiffrer son préjudice à partir des bases réelles habituelles ;

Qu'en conséquence, l'URSSAF s'est fondée sur l'activité des avions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, soit deux avions au 1<sup>er</sup> janvier 2007, 3 avions à compter du 1<sup>er</sup> mai 2008 quatre avions à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, l'équipage se composant de deux PNT (pilote et copilote) et de quatre PNC ;

Attendu que suivant les éléments recueillis les rémunérations des personnels sont les suivants :

Pilote : 65 000 € bruts par an plus 30 € net par heure de vol, le pilote effectuant 800 heures au minimum par an, la rémunération est évaluée à 89 000 € par an.  
Copilote : 33 000 € bruts par an plus 24 € net par heure de vol, le copilote effectuant 800 heures par an au minimum, la rémunération est évaluée à 52 200 € par an.  
PNC : 16 € heure de vol. Le PNC effectuant 800 h par an au minimum il a une rémunération inférieure au SMIC actuel, l'URSSAF a appliqué le SMIC pour cette catégorie de personnel ;

Attendu que l'URSSAF a produit un relevé de dettes en euros au 8 janvier 2013 mois par mois pour la période de janvier 2007 à mars 2010 avec les décomptes de la part ouvrière, de la part patronale et des majorations, comptabilisant sa créance à 4 738 569 euros (3 963 671 € de cotisations + 774 898 € de majorations de retard) ;

Attendu que le principe du nombre d'avions utilisés durant la période considérée constitue un critère incontestable de calcul, les personnels en fonction dans chaque aéronef restant toujours stables, même si ponctuellement la société Ryanair pourra arguer que pour un vol particulier il y avait cinq membres d'équipage au lieu de six ;

Que si Ryanair conteste les critères retenus pour le chiffrage éventuel de sa créance qu'elle rejette en tout état de cause dans sa globalité et dans son principe, la compagnie aérienne ne critique pas les calculs effectués à partir des données de l'URSSAF ;

Attendu que Ryanair soutient que dans la liste figurant à la procédure le nombre de salariés employés par la compagnie se limite à 71, les autres salariés étant employés par la société Crewlink ou la société Workforce et qu'ainsi ces deux dernières sociétés sont débitrices des cotisations si le principe de la condamnation était maintenu ;

Attendu que pour son calcul, l'URSSAF a tenu compte à bon droit de l'intégralité du personnel, soit 127 personnes en mars 2010 suivant le décompte produit par Darell Hughes, dès lors que Ryanair s'est comporté à l'égard des salariés initialement recrutés par les deux sous-traitants comme leur véritable employeur, leurs conditions de travail et l'organisation de leurs services étant strictement identiques à celles des salariés directement recrutés par la compagnie aérienne, ces personnes étant également placées sous la subordination de Thomas [REDACTED] ;

Qu'en conséquence il appartenait également à la société Ryanair de s'acquitter des cotisations sociales afférentes à ces salariés ;

Qu'il convient en conséquence d'accueillir la demande de l'URSSAF et de confirmer la somme de 4 500 000 € fixée par le tribunal en réparation du préjudice financier résultant du non-paiement des cotisations, la partie civile n'étant pas appelante ;  
Attendu que l'URSSAF réclame la somme de 13 872,75 euros pour des coûts de gestion en raison de la mobilisation d'une partie de son personnel à des tâches de contrôle et de suivi du dossier ;

Attendu que l'URSSAF ne démontre pas l'existence d'un surcoût particulier par un recrutement de personnel ou de mobilisation d'agents non affectés habituellement à ce genre de tâches ;

Qu'il convient en conséquence de débouter l'URSSAF de cette demande ;

Attendu que l'URSSAF ne démontre pas un préjudice particulier pour son organisme d'atteinte portée aux finances publiques ;

Que la partie civile sera donc déboutée de ce chef ;

Attendu que l'équité commande de confirmer les sommes allouées à l'URSSAF en application de l'article 475 - 1 du Code de procédure pénale ;

Qu'il y a lieu sur le même fondement de condamner la société à lui payer la somme de 7000 € en cause d'appel ;

**Sur la demande de Pôle emploi**

Attendu qu' à compter du 19 décembre 2008, l'institution nationale Pôle emploi, issue de la fusion de l'ANPE d'une part du GARP et du réseau des ASSEDIC d'autre part a pour mission le recouvrement des contributions d'assurance chômage ;

Que pour calculer son préjudice Pôle emploi a usé du même mode de calcul forfaitaire que celui de l'URSSAF pour aboutir à un montant total de 493 045 € de cotisations éludées, chiffre obtenu par l'addition du régime d'assurance chômage et des AGS aux taux prévus pour la période considérée ;

Attendu que la société Ryanair argue que la prescription de l'action en paiement de ses cotisations s'appliquerait suivant les dispositions de l'article L244 – 3 du Code de la sécurité sociale ;

Attendu qu'en l'espèce, en application de l'article 2 du Code de procédure pénale, Pôle emploi, personnellement victime du dommage causé par le non-paiement des cotisations exerce l'action civile consécutive à une infraction poursuivie ; est recevable en sa constitution de partie civile et est en droit de demander une indemnité pécuniaire en réparation intégral du préjudice financier subi ;

Attendu que la prescription de l'action publique n'étant pas acquise, il convient de rejeter ce moyen ;

Attendu qu'il y a lieu de reprendre les mêmes motifs évoqués plus haut à propos des salariés de Crewlink et de Workforce qui ne doivent pas être soustraits des cotisations dues à Pôle emploi ;

Attendu que Pôle emploi n'est pas tenu de déduire les cotisations assurance chômage et garantie de salaires déjà versés par la société en Irlande dès lors que l'entreprise était pour toute la période considérée soumise au droit français ;

Attendu que Pôle emploi appelant réclamant la somme totale de 520 000 €, il convient, en infirmant le jugement sur ce point, d'accorder la somme correspondante au total des cotisations éludées calculées plus haut, soit 493 045 € ;

Attendu que l'équité commande de confirmer la somme allouée en première instance en application des dispositions de l'article 475 – 1 du Code de procédure pénale ;

Attendu que sur le même fondement il convient de condamner la société Ryanair à payer à Pôle emploi la somme de 5000 € en cause d'appel ;

**Sur la demande de la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (CRPNPAC)**

Attendu qu'aux termes de l'article L426 – 1, devenu l'article L6527 – 1 du Code des transports, l'affiliation du personnel navigant au régime de la CNPRPAC est obligatoire ;

Attendu que la CRPNPAC adressant une première mise en demeure le 17 janvier 2007 à la société Ryanair, celle-ci, répondant par l'intermédiaire d'un cabinet d'avocats du 2 février 2007, refusait toute soumission à la loi française ; que le 20 juillet 2007, la CRPNPAC réitérait sa demande, ce courrier demandant un certain nombre d'éléments afin de déterminer les personnels navigants relevant de la législation française ;

Qu'enfin une nouvelle mise en demeure de la CRPNPAC intervenait le 24 juillet 2009 suivie d'une fin de non-recevoir fondée notamment sur la délivrance des certificats F 101 par le département irlandais des affaires sociales et familiales ;

Attendu que comme pour les deux précédentes parties civiles, la société Ryanair soutient que la demande en réparation formée par la CRPNPAC s'analyse en une demande de recouvrement des cotisations non payées et que cette action est prescrite conformément aux dispositions de l'article L243 - 3 du Code de la sécurité sociale ;

Qu'il convient de rappeler les motifs développés plus haut aux termes desquels l'article 2 du Code de procédure pénale permet à ceux qui ont personnellement souffert d'un dommage directement causé par un délit de se constituer partie civile devant la juridiction répressive ; qu'ainsi les demandes formulées par conclusions par la CRPNPAC s'analysant en une action en indemnisation et non en une action en recouvrement et l'action publique n'étant pas couverte par la prescription, la constitution de partie civile de la caisse est recevable ;

Attendu que la CRPNPAC subit un véritable préjudice du fait de l'absence de cotisations de la compagnie aérienne puisqu'il a des effets négatifs sur l'équilibre budgétaire de cette caisse ;

Attendu que la CRPNPAC ne disposant pas d'informations suffisamment précises sur les rémunérations et la durée d'emploi du personnel navigant a dû procéder à une estimation forfaitaire sur la base des effectifs nécessaires à partir de la rotation des avions dans lesquels ces personnels accomplissaient leur travail, soit deux avions en 2007, trois en 2008 et quatre à partir de 2009 et sur les rémunérations annuelles mentionnées dans les procès-verbaux de réquisition datées du 26 mars 2010 adressés à l'URSSAF et déjà évoquées plus haut ;

Attendu qu'en appliquant les taux de cotisation CRPNPAC par rapport à la masse salariale brute pour la période considérée, 21,55 % pour les années 2007, 2008 et 2009 et 22 % pour l'année 2010, le montant des cotisations éludées s'élève en tout à 2 650 000 €, ainsi que le chiffre la partie civile ;

Qu'il y a lieu d'ajouter à ce montant les majorations de retard dues au jour de la décision de première instance ;

Que le tribunal a justement estimé au vu des éléments, et des explications produits, par la partie civile à 3 millions d'euros le montant total du préjudice, majorations de retard incluses ;

Qu'il convient en conséquence en confirmant le jugement sur ce point, de fixer à ce montant le préjudice de la CRPNPAC ;

Attendu que la CRPNPAC réclame sur le fondement de l'article 515 du Code de procédure pénale une augmentation des dommages et intérêts pour : « le préjudice souffert depuis la décision de première instance » afin d'être indemnisée du montant des majorations de retard entre la décision de première instance et l'audience d'appel ; attendu qu'en l'espèce la demande de complément de dommages et intérêts n'est pas la conséquence d'un préjudice nouveau souffert depuis la décision attaquée ;

Qu'il convient en conséquence de rejeter cette demande ;

Attendu qu'il y a lieu de confirmer la décision du tribunal rejetant la demande de la CRPNPAC, non appelante, de dommages et intérêts en réparation du préjudice moral ;

Attendu que l'équité commande en infirmant le jugement sur ce point, de condamner Ryanair à payer à la CRPNPAC la somme de 10 000 € sur le fondement de l'article 475 - 1 du Code de procédure pénale ; qu'il y a lieu sur le même fondement de condamner Ryanair à payer en cause d'appel la somme de 5 000 € ;

#### **Sur les demandes des syndicats de personnel**

Attendu que l'article L2132 - 3 du Code du travail dispose que « les syndicats professionnels ont le droit d'agir en justice. Ils peuvent devant toutes les juridictions,

exercer tous les droits réservés à la partie civile concernant les faits portant un préjudice direct ou indirect à l'intérêt collectif de la profession qu'ils représentent » ;

Attendu que l'organisation de Ryanair a fait obstacle à la mise en place des institutions représentatives du personnel ou à l'exercice des prérogatives syndicales ;

Qu'ainsi les syndicats n'ont pu organiser les élections en vue de désigner les délégués du personnel et les délégués du comité d'entreprise ;

Que cette situation leur a nécessairement causé un préjudice ;

Que les syndicats sont recevables également à se constituer partie civile dès lors que les faits relevés sont de nature à porter atteinte à l'intérêt des professions qu'ils représentent et notamment pour les infractions de marchandage et de prêt illicite de main-d'œuvre ;

Qu'il convient en conséquence de confirmer la recevabilité de leurs constitutions de partie civile ;

Que la durée de la prévention dans le temps a nécessairement augmenté le montant du préjudice de ces parties civiles ;

Qu'il échet néanmoins, au vu des éléments de la procédure, de ramener les dommages et intérêts alloués à de plus justes proportions ;

Qu'il y a lieu en conséquence en prenant en considération l'importance respective des organisations syndicales et des éléments produits par chacune d'elles de condamner la société Ryanair à payer :

- Au Syndicat National des Pilotes de Ligne France Alpa la somme de 30 000 € en réparation de son préjudice moral,
- A l'Union des Navigants de l'Aviation Civile la somme de 30 000 € en réparation de son préjudice moral,
- Au Syndicat National du Personnel Navigant Commercial la somme de 30 000 € en réparation de son préjudice moral,
- A la Fédération de l'Équipement, de l'Environnement des Transports et des Services Force ouvrière la somme de 15 000 € en réparation de son préjudice moral,
- A la Fédération Nationale Transports CGT la somme de 15 000 € en réparation de son préjudice moral,
- Au Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes la somme de 15 000 € en réparation de son préjudice moral ;

Attendu que l'équité commande d'allouer en application de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale, en infirmant le jugement sur ce point, au Syndicat National des Pilotes de Ligne France Alpa la somme de 10 000 €, à l'Union des Navigants de l'Aviation Civile la somme de 10 000 €, au Syndicat National du Personnel Navigant Commercial la somme de 10 000 €, à la Fédération de l'Équipement, de l'Environnement des Transports et des Services Force Ouvrière la somme de 5000 € à la Fédération Nationale Transports CGT la somme de 5000 € et au Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes la somme de 5000 € ;

Attendu que sur le même fondement, il y a lieu d'accorder en cause d'appel au Syndicat National des Pilotes de Ligne France Alpa la somme de 5000 €, à l'Union des Navigants de l'Aviation Civile la somme de 5000 €, au Syndicat National du Personnel Navigant Commercial la somme de 5000 €, à la Fédération de l'Équipement de l'Environnement des Transports et des Services Force Ouvrière la somme de 3000 € à la fédération nationale transports CGT la somme de 3000 € et au Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes la somme de 3000 € ;

#### **Sur les demandes des pilotes parties civiles**

Attendu que les pilotes considèrent que Ryanair en ne cotisant pas pour à la caisse de retraite du personnel navigant de l'aviation civile, alors qu'elle en avait l'obligation

légale, n'a pas constitué pour ses navigants pendant la période de prévention des droits à retraite complémentaire auprès de cet organisme ;

Attendent que l'action des parties civiles, directement victimes du non-paiement des cotisations à la Caisse de Retraite du Personnel Navigant de l'Aviation Civile, est recevable ;

Attendu que la saisine d'une juridiction irlandaise par Morgan [REDACTÉ] pour statuer sur les conséquences de la rupture de son contrat de travail afin d'obtenir réparation du préjudice résultant de son licenciement est une action distincte de celle devant une juridiction pénale française tendant à des dommages et intérêts résultant du non-respect de la législation française consécutive à la non application des règlements communautaires européens ;

Qu'en conséquence, la constitution de partie civile de Morgan [REDACTÉ] est également recevable ;

Attendu que le paiement supposé de cotisations auprès d'une caisse analogue irlandaise ne dispensait nullement la compagnie aérienne, soumise au droit français, à régler les sommes dues auprès de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant de l'Aviation Civile ;

Attendu que les quatre parties civiles chiffrent principalement leur préjudice à partir des cotisations dues à la Caisse de Retraite du Personnel Navigant de l'Aviation Civile, soit pour les années 2007, 2008, 2009, 21,55 % du salaire et pour l'année 2010, 22 % du salaire auquel s'ajoutent les majorations de retard ;

Attendu que la cour a déjà condamné la société Ryanair à payer à la Caisse de Retraite du Personnel Navigant de l'Aviation Civile les mêmes cotisations suivant un mode forfaitaire ;

Attendu que Morgan [REDACTÉ], Éric [REDACTÉ], Patrick [REDACTÉ] et Martin [REDACTÉ] font partie des 127 salariés pour lesquelles la compagnie aérienne a été condamnée à payer les cotisations dues à Caisse de Retraite du Personnel Navigant de l'Aviation Civile ;

Que la société Ryanair ne peut être condamnée à répéter les sommes qui sont déjà incluses dans les dommages et intérêts alloués, à la Caisse de Retraite du Personnel Navigant de l'Aviation Civile ;

Qu'en conséquence, il n'y a lieu de condamner la société Ryanair à payer aux quatre parties civiles les sommes correspondant aux cotisations ;

Attendu que le comportement en matière sociale de la société Ryanair vis-à-vis des parties civiles leur a causé un préjudice moral certain ; que la cour estime, en infirmant le jugement sur ce point, à 12 000 € le préjudice de chaque commandant de bord de ce chef ;

Attendu que l'équité commande de confirmer les sommes allouées en première instance en application de l'article 475 - 1 du code de procédure pénale ;  
Qu'il y a lieu sur le même fondement de condamner la société Ryanair à payer à chaque partie civile la somme de 1500 € en cause d'appel ;

Sur les demandes de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile,

Confirme le jugement sur les sommes allouées par le tribunal à la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile en réparation du non versement des cotisations et du préjudice moral,

Infirme le jugement sur la somme allouée à la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile en application de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale et statuant à nouveau, condamne la société Ryanair à lui payer la somme de 10 000 €,

Y ajoutant,

Condamne sur le même fondement en cause d'appel la société Ryanair à payer à la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile la somme de 10 000 €,

Rejette la demande de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile sur le fondement de l'article 515 du Code de procédure pénale,

Sur les demandes des syndicats professionnels,

Infirme le jugement sur les sommes allouées aux syndicats tant sur le préjudice moral que sur l'application de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale et statuant à nouveau,

Condamne la société Ryanair à payer au Syndicat National des Pilotes de Ligne France Alpa la somme de 30 000 € en réparation de son préjudice moral,

Condamne la société Ryanair à payer au Syndicat National des Pilotes de Ligne France Alpa la somme de 10 000 € en application de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale,

Condamne la société Ryanair à payer à l'Union des Navigants de l'Aviation Civile la somme de 30 000 € en réparation de son préjudice moral,

Condamne la société Ryanair à payer à l'Union des Navigants de l'Aviation Civile la somme de 10 000 € en application de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale,

Condamne la société Ryanair à payer au Syndicat National du Personnel Navigant Commercial la somme de 30 000 € en réparation de son préjudice moral,

Condamne la société Ryanair à payer au Syndicat National du Personnel Navigant Commercial la somme de 10 000 € en application de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale,

Condamne la société Ryanair à payer à la Fédération de l'Équipement de l'Environnement des Transports et des services Force Ouvrière la somme de 15 000 € en réparation de son préjudice moral,

Condamne la société Ryanair à payer à la Fédération de l'Équipement de l'Environnement des Transports et des services Force Ouvrière la somme de 5000 € en application de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale,

Condamne la société Ryanair à payer à la Fédération Nationale des Transports CGT la somme de 15 000 € en réparation de son préjudice moral,

Condamne la société Ryanair à payer à la Fédération Nationale des Transports CGT la somme de 5 000 € en application de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale.

Condamne la société Ryanair à payer au Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes la somme de 15 000 € en réparation de son préjudice moral,

Condamne la société Ryanair à payer au Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes la somme de 5 000 € en application de l'article 475 - 1 du Code de procédure pénale,

Y ajoutant,

Condamne la société Ryanair à payer en cause d'appel sur le fondement de l'article 475 -1 du Code de procédure pénale, au Syndicat National des Pilotes de Ligne France Alpa la somme de 5 000 €, à l'Union des Navigants de l'Aviation Civile la somme de 5 000 €, au Syndicat National du Personnel Navigant Commercial la somme de 5 000 €, à la Fédération de l'Equipement, de l'Environnement, des Transports et des Services Force Ouvrière la somme de 3 000 € à la Fédération Nationale des Transports CGT la somme de 3000 € et au Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes la somme de 3000 € ;

Sur les demandes des pilotes,

Morgan ██████████, Erick ██████████, Patrick ██████████ et Martin ██████████

Infirme le jugement sur les demandes des pilotes parties civiles au titre des dommages et intérêts et statuant à nouveau,

Dit n'y avoir lieu à condamner la société Ryanair à payer aux pilotes parties civiles les sommes correspondant aux cotisations déjà allouées à ce titre, à la Caisse de Retraite du Personnel Navigant et d'Aviation Civile,

Condamne la société Ryanair à payer à chaque pilote partie civile au titre du préjudice moral la somme de 12 000 €,

Confirme les sommes allouées à chaque pilote partie civile par application des dispositions de l'article 475 - 1 du Code de procédure pénale,

Y ajoutant, condamne la société Ryanair à payer en cause d'appel sur le même fondement à chaque pilote partie civile la somme de 1500 €.

**Le tout** conformément aux articles visés au présent arrêt et aux articles 512 et suivants, du Code de procédure pénale.



**COMPOSITION DE LA COUR**

**PRESIDENT** : Monsieur BOISSEAU,

**ASSESEURS** : Madame PERROT et  
Monsieur VIEILLARD, conseillers

**MINISTERE PUBLIC** : Madame POUHEY, substitut général

**GREFFIER** : Madame PARNEIX, lors des débats,  
Madame LITTERI, lors du prononcé,

le président et les assesseurs ont participé à l'intégralité des débats sur le fond et au délibéré.

Le dispositif de l'arrêt a été lu par le président conformément à l'article 485 dernier alinéa du Code de procédure pénale en présence du ministère public et du greffier.

**LE GREFFIER**

**LE PRESIDENT**

La présente décision est assujettie à un droit fixe de procédure d'un montant de 120 euros dont est redevable chaque condamné.