COMMISSION DE RECOURS
DES FONCTIONNAIRES DE POLICE
ET DE LA PRISON
Rue des Chaudronniers 3
1204 GENEVE

DECISION

du 30 juin 1999

dans la cause

Monsieur C_____

contre

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DU DÉPARTEMENT DE JUSTICE ET POLICE ET DES TRANSPORTS

_____

A/1231/1998-CRPP

EN FAIT

1. Monsieur C_____ est né le _____ 1970; il est entré au corps de police de Genève le _____ 1993 en qualité de gendarme.

Il a été affecté dès le _____ 1996 au poste de Pécolat. Ses qualifications de stage étaient suffisantes : il était 30e sur 32 et avait obtenu une note moyenne de 4,4; ses qualifications intermédiaires lors de son stage à la brigade de la circulation portaient la mention "bon". En cinq ans de service, il a été reçu des félicitations à neuf reprises pour diverses arrestations et n'a jamais été sanctionné.

2. Il a été engagé en qualité de garde de sûreté au sol, dit "renard" ou "fox" (ci-après : fox), pour le mois d'août 1998, avec pour base d'engagement le ville de Johannesbourg (République d'Afrique du Sud). Il devait assurer la sécurité au sol des aéronefs suisses se trouvant à l'étranger et avait reçu la formation spécifique dispensée aux gendarmes engagés à cette fin.

3. L'engagement de M. C_____ a débuté le 25 juillet 1998 au départ de Zurich. Il est arrivé le 26 juillet à Johannesbourg. Le 27 juillet, il n'a pas pu exercer son activité car ses bagages n'étaient pas arrivés et il ne disposait pas de l'uniforme indispensable à l'accomplissement de sa mission. Il s'est rendu de Johannesbourg au Cap (Cape Town) en tenue civile. A son retour le soir même, M. C_____ a dû s'expliquer auprès de M. K_____, chef d'escale de Swissair à Johannesbourg, qui désapprouvait ce voyage.

4. M. C_____ a également envoyé un courrier

explicatif à M. S_____, du service de sécurité de Swissair à Zurich. Il concluait ainsi : "Je suis désolé de ce qui s'est passé, de toute bonne foi, je ne pensais pas que je faisais quelque chose de mauvais et avec mûre réflexion, je réalise que je n'aurais pas dû agir de la sorte."

5. Le 31 juillet 1998, M. C_____ était en congé. Il a eu un accident de la circulation sur la route de Durban avec une voiture de location. Blessé, il a dû être hospitalisé. Il a repris son travail à l'issue de sa période de congé, le lendemain soir.

6. Le 5 août 1998, M. C_____ était en service à l'aéroport du Cap. Mme Co_____, cheffe d'escale de Swissair de cet aéroport, l'a autorisé à se rendre en ville en compagnie d'un ami, mais, lorsqu'il est revenu, elle lui a reproché d'avoir entrepris une telle démarche.

7. De retour le soir même à l'aéroport de Johannesburg, M. C_____ a assumé une mission de surveillance au sol de l'appareil MD-11 assurant le vol SR 287. Pendant son service, il a quitté à deux reprises son poste sans en avoir reçu l'autorisation.

8. Le 6 août 1998, Mme Co_____ a transmis un rapport au service de sécurité de Swissair : M. C_____ était venu dans son bureau vers 11h45, accompagné d'un ami, pour l'avertir qu'il se rendait en ville. Elle avait permis cette excursion à titre très exceptionnel, lui demandant de passer la voir à son retour. Lorsque M. C_____ était revenu, elle lui avait expliqué qu'il était en service toute la journée au Cap. M. C_____ n'était pas au courant de cela et personne ne lui avait expliqué correctement la situation. La procédure de travail lui ayant été expliquée, il avait dit qu'à l'avenir il resterait durant toute la journée à

l'aéroport à proximité de l'aéronef. Il avait ajouté qu'à Genève il avait travaillé très dur, que ce séjour représentait des vacances pour lui et qu'il ne serait pas venu s'il avait su que la situation était différente. Vers 14h30, il avait confirmé qu'il retournait à l'appareil; toutefois l'ingénieur de bord ne l'avait vu auprès de l'avion qu'à 15h30.

9. Fox responsable à Johannesbourg, M. S_____ a également établi un rapport. Le 5 août 1998, il avait chargé M. C_____ de surveiller le "Hold 5" (soit la porte n° 5, donnant accès à la soute à bagages, à l'arrière de l'aéronef, ndr). Au cours de cette mission, M. C_____ s'était rendu à l'avant de l'appareil, y avait discuté avec des membres de l'équipage puis était retourné à la porte n° 5. Peu après, il était à nouveau à l'avant, près du lieu d'embarquement des passagers. Le commandant de bord avait indiqué à M. C_____ comment il devait exécuter sa mission et avait averti M. S_____ qu'il enverrait à Zurich un rapport quant à la manière de travailler de M. C_____. Celui-ci avait ensuite correctement accompli sa tâche, se tenant à la porte n° 5 et surveillant le chargement des bagages. Il semblait à M. S_____ que M. C_____ considérait son séjour à Johannesbourg comme des vacances et n'était pas motivé; M. C_____ évoquait des séjours toujours plus longs à Harare ou au Cap destinés à voir des amis. De son point de vue, le retour de M. C_____ en Suisse n'était pas gênant, dès lors que le travail devenait certes plus difficile, mais pouvait aussi tout à fait être effectué à deux.

10. Le 8 août 1998, d'entente entre MM. S_____, B_____ de la police fédérale, et le capitaine G_____ de la police de l'aéroport, la décision a été prise de renvoyer M. C_____ à Genève.

11. Le même jour, M. C_____ a écrit une lettre à M. S_____ pour expliquer les "incidents mineurs du 5 juillet (recte : août) 1998", qui devaient être examinés en tenant compte de l'état physique "lamentable", consécutif à l'accident du 31 juillet, dans lequel il avait dû accomplir son travail. Par ailleurs, il revenait sur la journée du 27 juillet : il était injuste d'imputer à faute son comportement d'alors. Depuis cette date, on lui avait "cherché des poux pour [le] tester".

12. M. C_____ est revenu à Genève le 9 août 1998 et a été entendu par M. G_____ le lendemain. M. C_____ a donné des explications au sujet des faits survenus le 5 août, notamment du court entretien qu'il avait eu avec Mme Co_____, à qui il n'avait pas dit être en vacances. Il contestait aussi les appréciations de M. S_____.

13. Le 12 août 1998, M. G_____ a établi une note à l'attention de M. R_____, commandant de la gendarmerie genevoise. M. C_____ s'était rendu le 27 juillet 1998 au Cap en civil et sans carte, en violation de la procédure; l'accident du 31 juillet n'était en soi pas répréhensible; M. C_____ avait demandé de se rendre en ville alors qu'il était en service, le 5 août 1998, ce qui n'était pas autorisé; selon Mme Co_____, il n'était pas sûr que M. C_____ se soit ensuite véritablement trouvé à son poste de garde, dans l'avion; pour M. S_____, M. C_____ semblait vacances; l'intéressé aurait d'ailleurs déclaré l'être à Mme Co_____; l'attitude et les explications qu'il avait données démontraient qu'il n'avait pas compris l'importance ni le sérieux de la mission de fox; vu ses interprétations personnelles de missions clairement définies, il n'était plus à même de remplir correctement sa mission. M. C_____ avait ainsi terni l'image de la police au cours d'un engagement extérieur.

En conclusion, M. G_____ a proposé que l'intéressé soit sanctionné et qu'à l'avenir ses postulations pour de telles fonctions ne soient pas prises en considération.

14. Le 23 août 1998, M. S_____ a établi un rapport à l'attention de M. B_____. Outre les faits décrits ci-dessus, M. S_____ a exposé que le maître de cabine s'était plaint du comportement adopté par M. C_____ lors de l'embarquement et au cours du vol Zurich-Johannesbourg, pendant lequel il s'était montré très exigeant. A son arrivée, M. C_____ avait voulu être logé en ville et non dans le foyer réservé aux foxes. Le 27 juillet, M. S_____ avait ordonné à M. K_____ de parler immédiatement à M. C_____ et de lui exposer clairement qu'à l'avenir Swissair attendait de sa part un engagement à 100% et n'accepterait plus aucun manquement.

Les reproches exprimés par M. C_____, selon lesquels ses supérieurs avaient agi "dans son dos" sans lui parler directement, étaient déplacés : le 27 juillet, le chef d'escale - son supérieur direct - lui avait clairement exposé ce qu'on attendait de lui à l'avenir. Un entretien téléphonique avec M. C_____ était superflu, vu les critiques négatives émanant de différentes sources. Lors des cours dispensés aux foxes, il était mentionné à de nombreuses reprises que la ponctualité, la discipline et le comportement étaient de la plus haute importance et qu'à cet égard la marge de tolérance était réduite.

En conclusion, M. S_____ avait été et restait d'avis que l'ordre de retour de M. C_____ pour des raisons disciplinaires était la seule décision adéquate; il demandait que M. C_____ ne soit plus recruté pour

des engagements d'agent de sécurité auprès de Swissair.

15. Le 9 octobre 1998, M. R_____ a établi une note à l'attention de M. H_____, chef de la police genevoise. Il proposait que M. C_____ fasse l'objet d'un blâme au motif que :

- Il s'était "rendu à Cape Town en tenue civile, sans carte de légitimation et sans en informer son chef d'engagement"; il avait "profité de la présence d'un collègue sud-africain" pour obtenir de Mme Co_____, employée Swissair, "l'autorisation de quitter l'aéroport pour visiter la ville";

- "Dès son arrivée en poste à Johannesburg, le gendarme C_____ [avait] déclaré (...) qu'il avait travaillé durement à Genève et qu'il venait comme fox pour décompresser", ce qui n'avait pas été apprécié par les agents locaux de Swissair;

- Accidenté le 31 juillet, M. C_____ n'avait jamais demandé à être relevé de son service en Afrique du Sud; à son retour, il avait "été en absence maladie du 9 août au 4 octobre 1998";

- M. C_____ n'avait pas compris l'importance ni le sérieux de la mission de garde de sécurité au sol. Il manquait de conscience professionnelle dans l'accomplissement du service et avait une attitude incompatible avec l'éthique de la profession. Par son attitude désinvolte et indisciplinée, il avait contrevenu aux instructions internes de Swissair et aux chiffres 3, 7, 17 et 20 lettres a et c des ordres de service 1A1 (ci-après : ODS 1A1), ainsi qu'aux chiffres 1 et 3 des ordres de service 1A1c (ci-après : ODS 1A1c).

16. Le 13 octobre 1998, M. H_____ a informé M.

C_____ qu'une procédure disciplinaire était ouverte contre lui. Il l'a invité à se déterminer et lui a rappelé ses droits d'être entendu et assisté. M. C_____ a répondu le lendemain qu'il ne désirait pas être entendu.

17. Le 16 octobre 1998, M. H_____ a infligé un blâme à M. C_____, fondé sur les manquements précités.

Cette décision a été signifiée à l'intéressé le 19 octobre 1998.

18. Le 28 octobre 1998, M. C_____ a recouru contre la sanction auprès du Président du département de justice et police et des transports (ci-après : le département). Il contestait les faits tels qu'ils avaient été retenus et donnait à nouveau des explications. En outre, une sanction ne pouvait pas être prise sur la base du règlement interne de Swissair.

19. Par arrêté du 1er décembre 1998, le Président du département a rejeté le recours.

20. Le 10 décembre 1998, M. C_____ a recouru auprès du Président du département contre l'arrêté du 1er décembre 1998. L'autorité saisie a transmis ledit recours à la Commission de céans le 15 décembre, pour raison de compétence.

M. C_____ a contesté les faits retenus par l'autorité intimée et s'est une fois encore expliqué.

Il avait bien compris sa mission et l'avait constamment remplie, malgré son état de santé. Il n'était ni impertinent, ni indiscipliné, ni désinvolte. Prétendre qu'il aurait terni l'image de la police était injurieux

et attentatoire à son honneur. Le travail de fox était si intéressant qu'il était inimaginable qu'il puisse avoir voulu faire quoi que ce soit qui aille à l'encontre des intérêts de la police genevoise et de Swissair.

Il a conclu à l'annulation du blâme, ainsi qu'à son audition par la commission de céans.

21. Le 15 décembre 1998, le département a conclu au rejet du recours.

22. Lors de l'audience de comparution personnelle du 18 mars 1999, la commission a entendu M. C_____ d'une part, et MM. G_____ et P_____, d'autre part.

a. M. G_____ a expliqué que le fox en mission était soumis à l'autorité de Swissair; sur le plan disciplinaire, un gendarme genevois engagé comme fox restait soumis à la loi sur la police du 26 octobre 1957 (LP - F 1 05).

La mission de fox était de s'occuper au sol de l'enregistrement ou de la sécurité de l'avion. Si le fox effectuait un vol, il devenait "tigre" (garde de sûreté dans le trafic aérien international commercial; ci-après : tigre) et sa mission changeait : il devait surveiller les passagers.

Le responsable des tigres était le commandant de bord, celui des foxes le chef d'escale ou son remplaçant. Idéalement, trois gardes devraient se trouver à bord, mais il arrivait qu'il ne soient que deux. Les incidents retenus s'étaient produits alors que le recourant faisait équipe avec M. S_____. A ce sujet, le recourant a précisé qu'il y avait trois foxes en Afrique du Sud, soit deux au service du chef d'escale et le troisième au

repos.

b. M. C_____ a expliqué de façon détaillée le déroulement des événements :

aa) Il avait suivi le cours de formation spécifique, d'une durée de deux jours et appris à assurer la sécurité à l'intérieur et à l'extérieur de l'avion.

bb) Il devait prendre son service à Johannesbourg le soir du 26 juillet, mais ses bagages dans lesquels se trouvait l'uniforme Swissair obligatoire, n'étaient pas arrivés. Mme K_____, remplaçante du chef d'escale, lui avait dit de rentrer à l'hôtel, et que s'il n'avait toujours pas son uniforme le lendemain, il était libre; il pouvait se rendre au Cap jusqu'au 28 juillet, mais devait s'en assurer auprès du responsable du vol avant de partir.

cc) Le 27 juillet, il était allé à l'aéroport; ses bagages n'étaient pas arrivés. Il avait interrogé plusieurs membres du personnel de Swissair, qui avaient donné leur aval à son projet de voyage au Cap, même s'il n'avait pas d'uniforme. Ces personnes lui avaient désigné un dénommé T_____ comme étant le responsable du service.

dd) M. C_____ s'était adressé à T_____ et lui avait expliqué que sans uniforme, il ne pouvait travailler comme fox. T_____ ne voyait aucun problème à ce que M. C_____ se rende au Cap et revienne le 29 juillet. T_____ avait suggéré que M. C_____ "fasse sa carte avant de partir", mais cette opération pouvait aussi bien être effectuée à son retour. M. C_____ avait encore demandé au personnel de Swissair s'il n'y avait pas de problème. Il avait embarqué et s'était présenté au chef de cabine, qui l'avait simplement rajouté sur la liste des passagers. A

bord de l'avion, pris d'un doute, il avait voulu redescendre mais on lui avait répété "que c'était en ordre".

ee) Il s'était envolé sans uniforme, muni de sa carte de membre d'équipage et du badge Swissair. A l'aéroport du Cap, il avait appris qu'il n'était pas autorisé à voler en tenue civile. La cheffe d'escale lui avait expliqué que selon une règle interne, il ne pouvait sortir de l'avion sans uniforme. Il était resté à l'aéroport toute la journée, puis était revenu le soir même à Johannesbourg.

ff) Là, le chef d'escale, qui avait déjà averti Zurich, l'avait "engueulé" et prié de rédiger une lettre explicative. Il l'avait ensuite invité à souper, en lui disant que pour lui, l'affaire était classée. M. C_____ avait récupéré ses bagages.

gg) Au sujet de ces événements, M. C_____ a précisé que la carte dont il avait parlé avec T_____ était la carte magnétique propre à l'aéroport de Johannesbourg, permettant d'y circuler librement. Il ne possédait pas cette carte-ci en partant au Cap. En revanche, il avait sa carte de légitimation et son badge Swissair, délivrés à Zurich par le service de sécurité de Swissair, sans lesquels il n'aurait pu passer la douane à son arrivée en Afrique du Sud.

hh) Par ailleurs, il n'avait pas "insisté" auprès du personnel, qui aurait accepté "de guerre lasse" : il avait posé la question à plusieurs reprises pour être certain qu'il n'y avait pas de problème, par acquit de conscience.
ii) On ne pouvait pas lui reprocher de ne pas avoir tenté de se rendre utile. En effet, il avait entrepris une démarche en ce sens le 26 juillet auprès de

Mme K_____. Selon elle, il n'avait rien à faire là et pouvait partir. Sans uniforme, les foxes ne pouvaient pas travailler car ils ne connaissaient pas le travail administratif des employés de Swissair et ne pouvaient pas exercer d'autres fonctions que la leur.

jj) Le 28 juillet, le recourant avait congé. Le lendemain, il avait dû assurer la sécurité de l'avion à destination du Cap. Au Cap, il était allé en ville en compagnie de l'ingénieur de vol après en avoir averti la cheffe d'escale, qui leur avait prêté une voiture de service. De retour à l'aéroport vers 15h30, il avait terminé sa mission normalement, revenant le soir à Johannesbourg.

kk) Il était en congé les 30 et 31 juillet. Le 31 juillet, il avait été victime d'un accident de la circulation. Blessé et évanoui, il avait été hospitalisé. Il n'avait toutefois reçu aucun soin et avait quitté l'hôpital. Il était rentré par ses propres moyens à Johannesbourg. Le chef d'escale l'avait "engueulé" et ne s'était pas du tout préoccupé de sa santé, alors qu'il avait une vertèbre fracturée, une côte fissurée, des hématomes, des contusions et des brûlures. Malgré son état physique, il avait repris son service normalement le 1er août à 17h00, afin de ne pas surcharger ses collègues foxes. Il n'avait pas "rechigné" et avait exécuté son travail au plus près de sa conscience professionnelle.

ll) Il avait travaillé le 2 août sur le vol de Harare et le 3 à Johannesbourg. Il était en congé le 4. Il était reparti en mission au Cap le 5 août, après avoir demandé au chef d'escale s'il était possible d'organiser son rapatriement en Suisse afin de s'y faire soigner.

mm) Arrivé au Cap, l'ingénieur de bord voulait faire une

excursion; M. C_____ ne l'avait pas accompagné, préférant contacter un collègue et ami sud-africain pour aller boire un verre en ville. L'ingénieur n'y voyait pas d'inconvénient et avait convenu de retrouver le recourant vers 15h00. Ce dernier avait informé Mme Co_____ de son projet; elle lui avait dit que c'était inadmissible, qu'il ne devait pas quitter l'aéroport. Le recourant avait répondu qu'il était un policier et non un employé Swissair; il n'acceptait pas qu'elle lui parle de cette manière. Ayant obtenu l'accord de Mme Co_____, il avait préféré rester dans l'enceinte de l'aéroport pour boire un café avec son collègue.

nn) L'autorisation de se rendre en ville n'avait rien d'exceptionnel, mais était au contraire quotidienne : lui-même et d'autres foxes s'étaient déjà rendus en ville auparavant sans qu'on leur en fasse grief.

oo) Il était revenu au bureau de Mme Co_____ moins d'une heure plus tard, vers 12h45, vu l'attitude agressive de cette personne. Ils avaient eu un entretien sur la procédure de travail. Il trouvait inadmissible sa façon de lui parler et de le traiter devant un de ses collègues. Il avait travaillé dans un quartier très difficile à Genève et avait présenté sa candidature comme fox pour "décompresser", mais non être venu pour des vacances. A l'issue de cet entretien de cinq minutes, il avait demandé à aller boire un café, ce qu'elle avait accepté.

pp) Vers 13h00-13h15, il avait repris ses affaires et s'était rendu aussitôt à l'avion en compagnie d'une employée du service de l'immigration, avec qui il était resté à bord jusque vers 15h00. Il avait alors quitté l'avion une vingtaine de minutes pour se rendre au toilettes et au magasin "tax-free", avant de regagner l'avion et de reprendre son travail; c'était à ce

moment-là qu'il avait croisé l'ingénieur de bord.

qq) Le soir, il était rentré à Johannesbourg. A l'arrivée, lui-même se trouvait à l'intérieur de l'avion et M. S_____, fox nouvellement arrivé, à l'extérieur. En principe, le fox qui se trouvait dans l'avion restait à l'intérieur, et son collègue au sol s'occupait de l'extérieur. Ce soir-là, il faisait très froid; M. S_____ avait dit à M. C_____ d'aller dehors, ce qu'il avait refusé. M. S_____ avait clos le débat en exposant qu'il faisait ainsi à Nairobi, et que c'était un ordre. Le recourant s'était donc rendu à la porte n° 5; il devait assister au déchargement des bagages d'un appareil MD-11.

rr) Selon le recourant, la procédure de surveillance de la porte n° 5 était la suivante : l'avion posé, deux personnes amenaient une rampe pour décharger l'avion; cela durait cinq à dix minutes. Quand ces personnes allaient partir, M. C_____ leur a demandé de descendre la rampe de sorte que personne ne puisse entrer dans l'aéronef. Cela lui permettait d'assurer la sécurité autour de l'avion et, le cas échéant, de se déplacer vers l'avant de l'appareil. Les deux personnes précitées ne devaient revenir que 15 minutes avant le décollage pour procéder au chargement.

ss) Le 5 août, il avait effectivement quitté la porte n° 5 à deux reprises pour se rendre à l'avant de l'appareil. Alors que la rampe était descendue, il avait aidé un employé de Swissair à porter ses affaires; cette opération avait duré vingt secondes et personne ne lui avait fait de remarque. Un peu plus tard, des bagagistes étaient arrivés, mais l'avion dont ils devaient s'occuper n'était pas là; ils avaient demandé au recourant à quel moment cet appareil arriverait. Ne le sachant pas, M. C_____ était allé poser la question à un dénommé

M_____, duty-manager, puis s'était attardé une dizaine de secondes pour échanger quelques mots avec deux hôtesses.

tt) Le commandant de bord, intervenant sur requête de M. S_____, était alors descendu de l'avion, en disant au recourant : "Je ne sais pas quel est ton travail, mais tu ne fais pas ton travail et je ferai un rapport". M. C_____ relevait que s'il avait disposé d'un téléphone ou d'une radio, il n'aurait pas eu à faire le second déplacement et aurait pu informer le personnel de Swissair de ses déplacements. Mme Co_____ et M. S_____ avaient établi chacun un rapport, mais personne ne lui avait demandé de faire de même.

uu) M. C_____ a contesté avoir admis qu'il n'avait pas respecté sa mission. Il l'avait exécutée correctement.

vv) Sa mission ce soir-là consistait à surveiller l'arrière de l'avion, soit non seulement la soute arrière gauche (porte n° 5), mais aussi les alentours de l'avion et les entrées situées à l'arrière gauche, ainsi qu'à vérifier que rien ne se trouvait dans le train d'atterrissage et que les caches étaient bien fermées. La mission nécessitait donc des déplacements en divers points de l'avion. Il s'agissait d'éviter que quelqu'un introduise des objets illicites dans la soute à marchandises ou la soute à bagages, situées à trois mètres du sol. Vu cette configuration, il était impossible d'y introduire un objet ou d'y pénétrer physiquement sans l'aide du monte-charge. Ses deux déplacements à l'avant de l'appareil avaient duré quelques secondes et il avait pris le soin de demander préalablement que l'on retire le monte-charge. Il n'avait en outre jamais perdu le contrôle visuel du champ de sa mission. Les déplacements incriminés avaient pour cadre

ses rapports de service avec le personnel de Swissair. Il était un gendarme qualifié et confirmé dans sa fonction, apte à définir et reconnaître une situation critique, en particulier à savoir s'il pouvait se déplacer d'un point à un autre de l'appareil.

ww) En congé le 6 août, il avait repris son service le lendemain. Le 8 août, Mme K_____ l'avait informé que les polices fédérale et cantonale, ainsi que Swissair, avaient décidé de le renvoyer en Suisse. M. C_____ a précisé à cet égard que si sa demande de rapatriement formulée le 5 août était bien réelle, il n'avait pour autant jamais prétendu avoir fixé lui-même la date de son retour.

xx) Le 10 août, M. G_____ l'avait auditionné et avait conclu que c'était des broutilles et qu'il n'y aurait certainement pas de suite. Le lendemain, le recourant avait rappelé M. G_____, qui lui avait dit que finalement une sanction serait prise pour l'exemple.

yy) M. C_____ avait été en arrêt de travail jusqu'au 6 octobre 1998; il était toujours suivi pour les suites de l'accident de la circulation.

c. A la lumière de ces explications, M. G_____ a admis que le recourant était en possession de sa carte de légitimation lorsqu'il s'était rendu au Cap le 27 juillet 1999. Il lui reprochait de ne pas s'être préoccupé, ce jour-là, de consulter le chef d'escale pour savoir s'il pouvait se rendre utile, même sans uniforme; M. C_____ s'était soucié uniquement de partir au Cap.

Le retour de M. C_____ avait été décidé suite aux fax et téléphones reçus, selon lesquels Swissair ne voulait plus de lui. C'était la première fois qu'un gendarme genevois engagé comme fox était rapatrié dans

ces conditions. M. G_____ n'avait pas promis qu'il n'y aurait pas de sanction : il avait dit que le retour en Suisse était déjà une punition, mais que la sanction elle-même était du ressort du commandant de la gendarmerie.

23. Le recourant a expliqué que lorsque lui-même ou un autre fox quittait l'avion pour aller en ville, une fois le travail terminé, l'aéronef était "scellé", à savoir fermé à clé et sécurisé. Il avait agi ainsi, y compris quand il s'était absenté pour aller au "tax-free".

M. G_____ a confirmé que si un ami venait chercher un fox pour l'emmener en ville, cela n'était "pas interdit" mais ne pouvait se faire qu'une fois l'avion sécurisé, le travail terminé et avec l'autorisation du chef d'escale ou de son remplaçant.

24. Suite à une requête de la commission de céans à Madame le Procureur général de la Confédération du 22 mars 1999, la police fédérale a produit les cahiers des charges des foxes et celui des tigres.

EN DROIT

1. L'activité d'un gendarme en mission en qualité de garde de sûreté en matière d'aviation commerciale internationale est instituée et régie par les articles 12 de la loi fédérale sur l'aviation du 21 décembre 1948 (LA - RS 748.0) et 122a à 122e de l'ordonnance du Conseil fédéral sur l'aviation du 14 novembre 1973 (OSAv - RS 748.01; anc. ONA), et par l'ordonnance du département fédéral des transports, des communications et de

l'énergie sur les mesures de sûreté dans l'aviation du 31 mars 1993 (OMSA – RS 748.122). Sur le plan disciplinaire, un gendarme genevois engagé en cette qualité reste soumis à sa hiérarchie et à la LP.

Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 40 al. 1, 2 et 5 LP; art. 63 al. 1 let. a) et 64 al. 2 de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 – LPA – E 5 10).

2. Selon l'article 36 alinéa 1 LP, les peines disciplinaires qui peuvent être infligées aux fonctionnaires mentionnés à l'article 6 alinéa 1 lettre a à m LP sont, suivant la gravité du cas, :

a) l'avertissement
b) le blâme
c) les services hors tour
d) la suspension pour une durée déterminée, sans traitement
e) la rétrogradation au rôle matricule
f) la dégradation
g) la révocation.

3. Les devoirs des fonctionnaires de police ne sont pas expressément mentionnés dans la LP. En général, pour apprécier une éventuelle faute d'un policier, il convient de se référer d'une part aux instructions de service, d'autre part à l'éthique professionnelle et à la déontologie du fonctionnaire de police (décisions de la commission C., L. et B. du 11 septembre 1998, F. du 30 septembre 1996 et R. du 4 octobre 1995). Depuis août 1997, la police s'est dotée d'un code de déontologie. Celui-ci codifie, comme son nom l'indique, les règles générales déjà en vigueur antérieurement (décisions C., L. et B. précitées).

4. En l'espèce, il faut examiner la faute éventuelle d'un gendarme en mission en qualité de garde de sûreté en matière d'aviation commerciale internationale; il convient donc de se référer en outre aux normes régissant cette activité.

Après avoir déterminé si M. C_____ est l'auteur de manquements aux règles applicables aux gardes de sûreté, il conviendra d'examiner si ces manquements éventuels enfreignent les ordres de service dont l'autorité intimée invoque la violation.

5. Selon l'article 2 OMSA, les mesures de sûreté visent à garantir qu'aucun acte illicite ne sera commis contre l'aviation civile et, en particulier qu'aucun objet dangereux ne pourra parvenir à bord des aéronefs. Les gardes de sûreté sont des gardes-frontières, des membres des corps de police cantonale ou municipale, ou d'autres personnes qualifiées (art. 122c al. 2 OSAv) qui doivent avoir suivi un programme de formation particulier et faire preuve des aptitudes requises (art. 6 OMSA). Les principales tâches des gardes de sûreté sont définies à l'article 5 OMSA, à charge du Ministère public de la Confédération, en collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile, de les consigner dans un cahier des charges (art. 5 al. 3 OMSA).

6. Le Ministère public de la Confédération a établi deux cahiers des charges régissant le détail de cette activité.

a. L'un régit l'activité de garde de sûreté dans le trafic aérien international commercial ou "tigre".

Ces gardes de sûreté sont affectés à bord des aéronefs suisses aux fins de contrôler les passagers et

d'empêcher que des actes répréhensibles ne soient commis (art. 5 al. 1 OMSA; cahier des charges, ch. 1); ils sont subordonnés au commandant de bord et sont liés par les dispositions sur le comportement général à observer à bord (ch. 4.1). Lors des escales à l'étranger, "en général un garde de sûreté reste à bord et surveille les travaux effectués dans la cabine par le personnel étranger (...). Si deux gardes de sûreté sont opérationnels, le second surveille l'accès arrière, au pied de l'escalier de l'appareil (au cas où cet accès est possible). Ce dernier surveille en outre les activités qui se déroulent autour de l'aéronef, en particulier celles déployées dans la zone des soutes arrière" (ch. 7.1).

b. L'autre concerne la fonction de garde de sûreté au sol ou "fox" et reprend le texte des articles 5 à 8 OMSA (cahier des charges, ch. 2.1).

Un "aperçu des tâches", fourni en annexe du cahier des charges, mentionne la garde de l'avion pendant toute la durée de son stationnement au sol, la surveillance de l'avion au sol, le contrôle de la cabine et des soutes, le contrôle et la surveillance du personnel de service au sol et la surveillance du chargement de l'avion, notamment (annexe, ch. 1.1 à 1.10). Le service de sécurité de Swissair établit pour chaque escale un descriptif de travail (cahier des charges, ch. 2.1.2 al. 1). Le fox doit tenir compte de la situation locale et des directives spéciales du chef d'escale de Swissair (ch. 2.1.2 al. 3). Si, par suite de circonstances particulières, les gardes de sûreté ne peuvent accomplir qu'une partie de leur mission, il y a lieu d'établir une liste de leurs activités les plus importantes. Le chef d'escale ou son représentant décide alors quelles tâches devront être provisoirement supprimées et quelles activités devront en revanche être accomplies avec un

soin particulier (ch. 2.1.2 al. 4). Dans les escales où deux gardes de sécurité ou plus sont en fonction, un chef de groupe des foxes sert d'intermédiaire entre le chef d'escale (chef compétent) et les gardes de sécurité (ch. 2.1.2 al. 5). Lorsque surgissent des difficultés au cours de l'application des mesures de sûreté, il y a lieu d'en prévenir aussitôt le chef d'escale ou son remplaçant; les décisions sont prises par le chef d'escale (ch. 2.1.3). Pendant le service, les gardes de sûreté doivent se conformer aux instructions du chef d'escale ou de son remplaçant et s'informer de toutes les prescriptions générales en vigueur à l'aéroport d'affectation, qu'ils sont tenus d'observer (ch. 2.2.1 al. 1); toute infraction peut entraîner la relève du fonctionnaire en cause de son poste à l'escale et faire l'objet d'une enquête disciplinaire (ch. 2.2.1 al. 2); les éventuels problèmes, de quelque nature qu'ils soient, sont à discuter avec le chef d'escale ou le représentant de Swissair dans le pays (ch. 2.2.1 al. 4). Qu'ils soient en service ou non, pendant leur séjour dans les escales de Swissair à l'étranger, les gardes de sûreté doivent se comporter de façon à ne pas porter atteinte à la bonne réputation de la Suisse et de Swissair (ch. 2.2.2). Les gardes de sûreté doivent respecter leur horaire de travail "surtout en ce qui concerne le début et la fin du service", horaire qui est fixé dans le plan de service établi par l'escale au lieu d'affectation (ch. 2.3.1). Durant le service, les gardes de sûreté doivent porter l'uniforme mis à disposition par Swissair (ch. 2.4 al. 1, 1e phr.). En cas d'infraction commise par un garde de sûreté au lieu d'affectation (p. ex. infraction aux prescriptions de service, comportement déplacé en public), le service de sécurité de Swissair, d'entente avec l'employeur, ordonne le retour prématuré du lieu d'affectation (ch. 2.6 al. 2).

7. A teneur des cahiers des charges, les tigres

doivent accomplir un certain nombre de tâches au sol qui incombent également aux foxes.

Comme l'a exposé M. G_____, en pratique, un fox peut aussi assumer une mission de sûreté en vol; il fonctionne alors en qualité de tigre.

En l'espèce le recourant, bien qu'engagé formellement comme fox, a également exécuté des tâches févolues aux tigres. Dans cette mesure, les règles contenues dans le cahier des charges des tigres lui sont donc applicables, en complément des directives propres aux foxes.

8. a. Selon les cahiers des charges, le port de l'uniforme est obligatoire durant le service. Le 27 juillet, M. C_____ n'était pas en possession de son uniforme, pour des raisons indépendantes de sa volonté. Il lui était donc impossible de prendre son service, que ce soit en qualité de fox ou de tigre.

On ne saurait dès lors lui reprocher d'être resté en tenue civile et de ne pas avoir avoir pris son service.

b. Le chef d'escale, ou son remplaçant, est le supérieur direct des foxes. En particulier, il décide des tâches qu'il convient de supprimer lorsque surviennent des circonstances particulière. En l'espèce, la remplaçante du chef d'escale du lieu d'affectation a constaté que le recourant était malgré lui dans l'impossibilité de travailler. Elle a décidé de le libérer de l'exécution de toute tâche tant que son uniforme ne serait pas arrivé et, vu la situation, de l'autoriser à faire une excursion au Cap, sous réserve de l'autorisation complémentaire du responsable du vol. Le recourant a obtenu l'accord de la personne qui lui avait

été désignée comme responsable, se fiant aux indications donnée par le personnel de Swissair. Par ailleurs, il est acquis qu'il était porteur de sa carte de légitimation.

Le grief selon lequel le recourant se serait envolé pour le Cap sans carte de légitimation n'est donc pas fondé. En outre, il avait averti sa hiérarchie, qui avait donné son accord.

c. L'autorité intimée a dans un deuxième temps fait valoir que le recourant aurait dû tenter de se rendre utile, même sans uniforme. Les explications du recourant, à savoir d'une part sa discussion avec Mme K_____, décrite ci-dessus et dont la réalité n'est pas contestée par l'intimée, et d'autre part son ignorance des activités administratives du personnel de Swissair, sont convaincantes. Il faut donc écarter ce nouveau grief.

9. La procédure sud-africaine relative à l'accident de la circulation survenu alors que M. C_____ était en congé le 31 juillet 1998 n'étant pas terminée, cet événement n'avait pas à être inclus dans les manquements retenus.

10. Le recourant s'est vu reprocher d'avoir demandé à la cheffe d'escale de l'aéroport du Cap, alors qu'il était en service, de pouvoir se rendre en ville; une telle démarche ne serait pas autorisée.

Les cahiers des charges ne régissent pas la question des pauses éventuelles que pourraient prendre les foxes, respectivement les tigres, dans le cadre de leur activité. Selon le représentant de l'autorité intimée, il était admis en pratique que le fox pouvait quitter son poste et se rendre en ville, à condition que l'avion soit sécurisé, le travail terminé, et que cette sortie soit autorisée par le chef d'escale.

L'admission de l'existence de cette pratique permet d'exclure toute faute du recourant à ce titre. En effet, il n'est pas contesté que l'intéressé avait alors terminé son travail et sécurisé l'avion; la pratique décrite ci-dessus lui commandait donc d'avertir et de requérir l'autorisation du chef d'escale. Ainsi, non seulement la démarche incriminée n'était pas interdite, mais elle était une condition sine qua non, établie par une pratique courante, de la permission de se rendre en ville.

La réaction de Mme Co_____ n'est dès lors pas compréhensible en tant qu'elle reproche au recourant sa démarche tendant à l'octroi d'une sortie. Aucun manquement ne peut être reproché à M. C_____ de ce fait.

11. Selon le cahier des charges des tigres (ch. 7.1), lorsque ceux-ci sont en équipe de deux et une fois l'avion posé, le premier assume une mission de surveillance à l'intérieur de l'avion; le second, à l'extérieur, surveille l'accès arrière lorsqu'il est accessible, ainsi que les activités se déroulant autour de l'aéronef, particulièrement celles déployées dans la zone de la soute arrière.

En l'espèce, le recourant était en mission sur le vol du Cap à Johannesbourg. L'avion s'étant posé, le recourant et M. S_____ se trouvaient dans la situation visée par le chiffre 7.1 du cahier des charges des tigres. Le recourant étant à l'extérieur, il devait déployer l'activité de surveillance décrite par cette disposition, et non seulement la surveillance de la porte n° 5. Le déplacement effectué pour aider quelqu'un à porter des bagages, aussi louable soit-il, ne fait pas partie de la mission. De même, la question posée au

duty-manager, et a fortiori sa discussion avec deux hôtesses, était inutile à l'accomplissement de son service et exorbitant à sa mission. Le recourant soutient qu'il a agi rapidement, pris des mesures de sécurité, évalué le risque et gardé un contrôle visuel. Cela ne change rien au fait qu'il est sorti du cadre strict de sa mission.

12. A teneur de la décision attaquée, il est reproché au gendarme C_____ d'avoir contrevenu aux ODS 1A1 intitulé "Discipline (en service et hors service)" et 1A1c intitulé "Comportement des policiers".

Selon l'ODS 1A1, commet une faute de discipline punissable en application de l'article 36 LP celui qui contrevient aux ordres de ses chefs, aux prescriptions de service ou, d'une manière générale, à l'ordre ou à la discipline militaire (ch. 17), en particulier celui qui ne se conforme pas aux prescriptions et ordres de service (ch. 20 let. a) ou qui manque d'activité, de soin, de vigilance ou d'exactitude dans l'accomplissement du service (ch, 20 let. c). Par ailleurs, le chiffre 3 insiste sur le respect mutuel et l'esprit de discipline, sur le respect et l'obéissance dus au chef, l'indiscipline ne devant être tolérée, quelle que soit sa forme. Enfin, le gendarme doit travailler avec énergie et conscience, par devoir, être discipliné et obéir immédiatement et sans rechigner aux ordres et prescriptions (ch. 7).

L'ODS 1A1c dispose de manière toute générale que les fonctionnaires de police doivent se comporter avec honneur, tact et honnêteté dans l'exercice de leur fonction et dans leur vie privée (ch. 1), et que lorsqu'ils interviennent en dehors de leur service, ils doivent le faire en conformité avec tous les ordres de service (ch. 3).

13. En l'espèce, le recourant s'est éloigné de son poste à deux reprises le 5 août 1998, pour accomplir des activités sortant manifestement du cadre de sa mission. Son attention a été détournée par ces activités, en particulier lorsque il s'est adressé à l'employé chargé de bagages, au duty-manager et aux hôtesses.

Il a ainsi manqué de soin et de vigilance dans l'accomplissement de la mission de surveillance de l'avion, et n'a pas respecté les prescriptions régissant cette tâche. Il a donc objectivement commis une faute disciplinaire.

Subjectivement, cette faute doit être relativisée, dès lors que ces manquements ont eu pour motif un souci de rendre service des collègues. Par ailleurs, le recourant a pris des mesures destinées à limiter au maximum le risque lié à ses courts abandons de poste.

14. La déclaration faite le 5 août 1998 par le recourant à la cheffe d'escale - soit sa supérieure hiérarchique mais également une employée de l'entreprise privée de transport aérien dont il devait assurer la sécurité - selon laquelle il avait présenté sa candidature "pour décompresser", était pour le moins maladroite. Il est compréhensible qu'un nouveau type de travail, exercé dans un cadre différent, rompant avec ses activités habituelles, puisse constituer pour le recourant un changement ressenti comme bienfaisant. Mais la formulation qu'il a employée manquait de tact et laissait entendre qu'il était en quelque sorte en vacances; elle était propre à être interprétée - et l'a été - comme un manque de motivation et de sérieux de sa part.

Le manque de tact du recourant a donné de lui et,

par extension, de la police genevoise, une image manquant de sérieux. Il a donc également commis une faute à ce titre.

15. Le recourant n'a pas d'antécédents, ses états de service et qualifications sont bons.

Compte tenu de ce qui précède, et en particulier du fait que plusieurs griefs faits à M. C_____ ne sont pas fondés et que les autres n'atteignent pas le degré de gravité retenu par l'autorité intimée, la sanction infligée à M. C_____ apparaît disproportionnée (ATF 118 I a 124; 117 I a 32).

16. En conséquence, la commission de céans réformera la décision attaquée et infligera à M. C_____ un avertissement au sens de l'article 36 alinéa 1 lettre a LP, en lieu et place du blâme présentement attaqué.

Le recourant n'obtenant que partiellement gain de cause, un émolument réduit de CHF 500.-, sera mis à sa charge.

PAR CES MOTIFS
La commission de recours des
fonctionnaires de la police et de la prison
à la forme :

déclare recevable le recours interjeté le 10 décembre 1998 par Monsieur C_____ contre la décision du Président du département de justice et police et des transports du 1er décembre 1998;

au fond :

l'admet partiellement;

réforme la décision attaquée;

annule le blâme prononcé à l'encontre du recourant;

prononce en lieu et place un avertissement;

met à la charge du recourant un émolument de CHF 500.- ;

communique le présent arrêt à Monsieur C_____ ainsi qu'au Président du Département de justice et police et des transports.

Siégeants : Mme Bonnefemme-Hurni, présidente, MM. Perren et Godinat, membres.

Au nom de la commission :
la greffière : la présidente :

S. Bedogné E. Bonnefemme-Hurni

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le la greffière :

Mme M. Oranci