



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

compagnies

Question écrite n° 28855

## Texte de la question

Mme Odile Saugues attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les conséquences de l'émergence des compagnies aériennes à bas coûts en Europe. C'est ainsi que la Fédération européenne des syndicats des travailleurs des transports vient de souligner les atteintes aux règles sociales au sein de l'une de ces compagnies, dont le personnel navigant est embauché avec des contrats de travail irlandais, ce qui lui permet d'échapper notamment au droit national des pays où cette compagnie est implantée. Alors que l'ensemble du secteur aérien français est confronté à une précarité extrême et que les plans sociaux et dépôts de bilan se succèdent, le sauvetage du pôle aérien dans le respect de sa diversité est une nécessité politique, sociale et économique. Aussi, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les initiatives que le Gouvernement compte engager, notamment au niveau européen, pour que ne se développent dans notre pays et dans un secteur hautement stratégique des pratiques de dumping fiscal et social.

## Texte de la réponse

La libre circulation des travailleurs constitue la pierre angulaire du marché unique européen. Ce principe est consacré par l'article 48 du traité. Il permet notamment aux travailleurs ressortissants d'un État membre de se rendre dans un autre État membre pour y rechercher et y exercer un emploi sans se voir opposer les règles nationales de cet État applicables en matière d'entrée et de séjour, dont relèvent habituellement les travailleurs étrangers. Afin de favoriser les migrations au sein de l'Union et de protéger les migrants, le règlement 1408/71 a organisé la coordination entre les régimes de base de protection sociale. C'est ainsi que les droits acquis dans un État membre sont conservés lorsque le salarié se déplace dans un autre État membre. Pour autant, il n'existe pas de couverture sociale harmonisée entre les États membres. C'est ainsi qu'en règle générale « le travailleur occupé sur le territoire d'un État membre est soumis à la législation de cet État, même s'il 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 ». S'agissant du personnel navigant, dès lors qu'il est occupé sur le territoire de deux ou plusieurs États membres et qu'il est au service d'une entreprise qui a son siège sur le territoire d'un État membre, il est soumis à la législation de ce dernier État. Toutefois, lorsqu'il est occupé 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, il est soumis à la législation de l'État membre sur le territoire duquel cette succursale ou représentation permanente se trouve. La protection sociale des navigants de compagnies communautaires dont l'activité peut être réalisée pour partie ou en totalité en France peut donc être sensiblement différente. Il convient également de souligner que la Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, ouverte à la signature à Rome le 19 juin 1980, permet aux parties de choisir la loi qui régit le contrat de travail. Par ce choix, les parties peuvent désigner la loi applicable à la totalité ou à une partie seulement de leur contrat, quel que soit l'État dans lequel s'exécute l'activité. Toutefois, ce choix 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. Or, le contrat de travail est régi 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. Des dispositions spécifiques concernent le salarié qui n'accomplit pas habituellement son travail dans un même pays, ce qui est souvent le cas du personnel navigant. La loi applicable est alors celle 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. C'est ainsi qu'un navigant, bien qu'exerçant en totalité ou pour partie en France pour une compagnie communautaire, ne relèvera pas forcément d'obligations contractuelles de droit français. L'action du Gouvernement au niveau européen s'attache à rechercher dans un premier temps une harmonisation des règles d'emploi des personnels, mais il n'y a pas pour le moment de volonté d'harmonisation des règles sociales ou fiscales applicables au transport aérien. De plus, au plan national, le secrétaire d'État aux transports et à la mer a confié à un groupe de travail réunissant administration et représentants de la profession, la mission d'établir un constat sur la présence du pavillon français dans le transport aérien international et les charges qui pèsent sur lui. Ce groupe est chargé de proposer des solutions pour améliorer la compétitivité des entreprises françaises, notamment dans le domaine social. Ses conclusions seront rendues publiques dans le courant du premier semestre 2004.

## Données clés

**Auteur :** [Mme Odile Saugues](#)

**Circonscription :** Puy-de-Dôme (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 28855

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 24 novembre 2003, page 8900

**Réponse publiée le :** 16 mars 2004, page 2060