



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

personnel

Question écrite n° 55530

Texte de la question

M. Jacques Alain Bénisti interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la législation de sécurité sociale des personnels navigant technique (PNT). Le règlement UE n° 465-2012 du Parlement européen et du conseil du 22 mai 2012 précise expressément que le personnel navigant technique relève de la législation de sécurité sociale de l'État membre de l'Union où il a sa base d'affectation. Si ce règlement constitue une arme redoutable contre le dumping social, certaines pratiques viennent rendre inefficace ledit texte. En effet, la mention au sein des contrats de travail de PNT de bases d'affectation fictives en Irlande, en Grèce notamment alors que toute l'activité est réalisée au départ de la France constitue un véritable contournement de la réglementation. Ces pratiques ont déjà été dénoncées par plusieurs syndicats du secteur aérien. Or les contrôles par les autorités françaises aux fins de faire cesser ces pratiques illégales, puisque la mention au contrat de travail ne correspond pas à la réalité, se font attendre. La traçabilité dont bénéficie le secteur aérien (planning de vol des équipages) permet sans nul doute de connaître précisément l'activité du personnel navigant technique (lieu de début du service, lieu de fin du service). Aussi, il souhaite connaître l'action du Gouvernement concernant ces contrôles.

Texte de la réponse

Le règlement de l'Union européenne n° 465-2012 du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 portant coordination des systèmes de sécurité sociale a fixé pour les personnels navigants une règle de rattachement unique à une législation, la base d'affectation dont la définition est partagée par tous les États membres. La base d'affectation est « 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 où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage ». Cet apport de la réglementation européenne a pour vocation de combattre les fraudes au « rattachement » à la législation du pays d'origine du transporteur et de permettre d'opérer des contrôles sur les rattachements abusifs. Ainsi, des contrôles ont été effectués par les services compétents de l'État, notamment l'Office central de lutte contre le travail illégal (OCLTI), et l'inspection du travail, sur les transporteurs communautaires ayant un établissement non déclaré en France. Ces contrôles ont, d'ores et déjà, conduit à plusieurs condamnations. La France, pour sa part, a introduit dans sa réglementation depuis 2006, à l'article R. 330-2-1 du code de l'aviation civile la définition de l'établissement dans le transport aérien. La 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 ». La recherche de la base d'affectation du navigant et de l'existence d'une base d'exploitation de l'entreprise permet de déterminer plus facilement les rattachements au droit social français. C'est ainsi que la compagnie Ryanair a été condamnée par jugement du tribunal correctionnel d'Aix-en-Provence le 2 octobre 2013 pour travail dissimulé sur la base de

Marseille-Provence. De plus, dans deux arrêts du 11 mars 2014, la Cour de cassation a définitivement condamné, notamment pour travail dissimulé, les compagnies Vueling et EasyJet. Le Gouvernement a fait de la lutte contre le travail illégal une priorité, notamment à travers le plan national 2013-2015, par une politique de prévention plus efficace, un meilleur ciblage des contrôles, une coordination accrue des corps de contrôle et une plus grande professionnalisation de leurs agents. Il soutient également la proposition de loi visant à renforcer la responsabilité des maîtres d'ouvrage et des donneurs d'ordre dans le cadre de la sous-traitance et à lutter contre le dumping social et la concurrence déloyale.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Alain Bénisti](#)

Circonscription : Val-de-Marne (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 55530

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [13 mai 2014](#), page 3802

Réponse publiée au JO le : [24 juin 2014](#), page 5300