

La mobilité des personnels navigant en Europe sous étroite surveillance de la CJUE

Le personnel navigant de l'aéronautique civile est, par essence, un type de travailleurs et d'assurés particulièrement mobile. La législation européenne en matière de coordination des régimes de sécurité sociale a dû s'adapter à l'évolution des pratiques, notamment avec l'arrivée des compagnies aériennes à bas coût, et a fait évoluer ses règles. Retrouvez dans cette page spéciale la situation particulière de l'encadrement de la mobilité des personnels navigants accompagnée d'une jurisprudence abondante autour de la lutte contre la fraude au détachement, ainsi qu'une présentation de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique.

La régulation du personnel navigant mobile en Europe

La notion de base d'affectation et de personnel navigant

Les personnels navigants des compagnies aériennes sont rattachés à la législation de sécurité sociale de l'État sur le territoire duquel se trouve leur « base d'affectation », telle que définie à l'article 11 paragraphe 5 du règlement 883/2004 modifié en 2012 et non au pays dans lequel la compagnie aérienne est établie.

Cette notion de base d'affectation, clairement définie au considérant 4 du règlement d'application 465/2012, correspond au lieu désigné par l'exploitant pour le membre d'équipage, où ce dernier commence et termine normalement un temps de service et où, dans des circonstances normales, l'exploitant n'est pas tenu de loger ce membre d'équipage. En d'autres termes, la base d'affectation désigne le lieu à partir duquel le personnel effectue son programme de vols et où la compagnie aérienne ne doit pas prendre en charge ses frais d'hébergement, ce qui correspond

généralement au lieu de résidence.

La notion de base d'affectation est le fruit d'une évolution législative entrée en vigueur le 25 juin 2012 qui avait pour ambition d'améliorer l'accès aux prestations sociales du personnel navigant aérien, à savoir les hôtesses de l'air, les stewards et les pilotes et copilotes.

L'arrivée des compagnies low cost

Toutefois, certaines compagnies aériennes « low cost » ont fait le choix de changer régulièrement la base d'affectation de leurs pilotes pour profiter des règles de la pluriactivité ou de détacher leur personnel navigant de manière frauduleuse.

Ces compagnies à bas coûts basent en effet leur modèle sur une offre de produits et de services réduite à l'essentiel pour diminuer les coûts et les prix. Ce type d'offres implique une réduction de coût d'exploitation plus forte que dans d'autres entreprises, avec une pression plus forte sur les personnels navigants (salaires, productivité).

Pour ce type d'entreprises, le poids des charges sociales est en effet devenu un enjeu central.

De véritable stratégie d'évitement vont être mise en place avec les règles de détachement de l'UE comme boîte à outils. Le formulaire A1, document portable européen qui certifie la législation de sécurité sociale qui est applicable, est utilisé pour présumer d'une régularité d'affiliation. Plusieurs compagnies, dont Ryanair et Vueling, ont ainsi organisé des systèmes de détachement systématique du personnel navigant.

La jurisprudence

Plusieurs compagnies à bas coûts ont ainsi été condamnées, telle que Volotea en novembre 2023 pour travail dissimulé et dissimulation d'activités ou encore Ryanair par la Cour de cassation en octobre 2023 dans des cas similaires aux faits rapportés dans l'arrêt Vueling. En effet, tous les salariés (127) de Ryanair, employés à Marseille, étaient dotés de certificats E101 délivrés par l'institution irlandaise.

La CJUE, dans son arrêt INAIL et INPS contre Ryanair (affaires C-33/21) a aussi bien encadré la notion de base d'affectation face aux autres notions de succursale et de représentation permanente, permettant de faire échouer les compagnies à bas

stratégie de soumettre leurs employés à la législation sociale de l'État dans lequel elles sont immatriculées, bien souvent moins protectrice.

La lutte contre la fraude aux formulaires A1 : le cas spécifique Vueling

Un copilote de Vueling avait été engagé en 2007 sur un contrat de droit espagnol pour être détaché avec son formulaire A1 durant 6 mois à Paris-Roissy avec renouvellement.

Après constatation de la fraude au détachement (domiciliation fictive, base d'exploitation en France), ce que reconnaît la CJUE dans son arrêt du 2 avril 2020 (C-370/17), elle rejette cependant la requête française, portée par la CRPN et validée dans ses conclusions par l'avocat général, de la possibilité d'invalider un formulaire A1 émis par les autorités espagnoles en cas de fraude manifeste de l'employeur.

La CJUE a rappelé l'importance du déclenchement, dans un délai raisonnable, d'une procédure administrative entre institutions au préalable pour écarter un document A1 litigieux par l'institution émettrice, ce qui n'avait pas été fait en l'espèce. La coopération loyale entre ces autorités est aussi soulignée.

Une évolution des règlements de coordination sur ces aspects est demandée par plusieurs acteurs du secteur pour pouvoir mieux apprécier la pertinence de la délivrance ou de l'utilisation du certificat de détachement présenté comme frauduleux et reconnaître plus rapidement les situations frauduleuses de détachement.

Décryptage : qu'est-ce que la CRPN ?

La Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile gère un régime de retraite complémentaire, légalement obligatoire, de salariés du secteur privé créé à la demande spécifique de ce groupe de salariés afin de répondre aux besoins spécifiques des personnels navigants de l'aéronautique civile.

Ce régime de retraite est composé de 4 fonds : le fonds de retraite (pensions), le fonds social (aides), le fonds de majoration (majoration temporaire) et le fonds d'assurance (décès et incapacité).

Il s'agit d'un régime par répartition assis sur la seule solidarité professionnelle qui n'a jamais fait appel à la solidarité nationale.

Ce régime couvre une population d'environ 33.000 actifs et 23.000 pensionnés qui y sont socialement fortement attachés. La CRPN est administrée par un Conseil d'administration composé de représentants des employeurs (11) et des affiliés (11).

Toutes les compagnies low-cost (Ryanair, Easyjet, Volotea...) sont aujourd'hui affiliées à la CRPN.

La CRPN est membre de la Reif.

Pour plus d'informations : <https://www.crpn.fr/la-crpn/la-crpn/>



PUBLICATIONS UTILES

- La directrice générale adjointe de la CRPN Sandrine Johnson a publié une tribune sur le phénomène fraudogène et relate la longue lutte judiciaire menée par la CRPN contre Ryanair dans le numéro 270 de Juristourisme : [Lien](#)
- Mémoire de Mathilde Bunel (Université d'Aix-Marseille) sur le *dumping social* du personnel navigant en Europe : [Lien](#)