Analyse du critère d'établissement de Ryanair
en France pour opérer les services sollicités

Ryanair est une compagnie aérienne irlandaise, qui n'est pas immatriculée au registre du commerce et des sociétés (RCS) en France.

Suite à la publication au Journal Officiel de la République française d'un avis de disponibilité de droits de trafic, le 12 octobre 2019, la compagnie a déposé un dossier de candidature dans les délais. La compagnie a été entendue le 26 novembre 2019 à la DGAC pendant une heure et demie pour le présenter.

Le présent document analyse la demande de la compagnie au regard du critère d'établissement, que les compagnies européennes doivent respecter pour pouvoir exploiter des droits de trafic au départ de France, à moins que les pays tiers concernés ne soient couverts par un accord directement conclu par l'Union européenne.

1. Documents transmis pour justifier l'établissement

Ryanair a fourni :

- un certificat de transporteur aérien du 3 octobre *(air operator certificate*) au nom de Ryanair designated activity company (Irlande) ;
- une licence d'exploitation (operating licence) datée du 20 septembre 2016 de Ryanair designated activity company (Irlande) ;
- une présentation de ses bases de Marseille (ouverte le 1er avril 2019), de Bordeaux (ouverte le 3 avril 219) et Toulouse (ouverte le 27 septembre 2019), avec des contrats de prestation sur place conclus par Ryanair ;
- des exemplaires des contrats-types de droit français des personnels affectés aux bases de Marseille, Bordeaux et Toulouse ;
- un échantillon de contrats signés par ses personnels (commandants de bord, agents du service clientèle, superviseur du service clientèle ….), au nom de *Malta Air Limited* pour certains et de Ryanair pour d'autres ;
- un avis d'échéance de cotisations à l'URSSAF au nom de *Malta Air Limited*,
- une déclaration sociale nominative énumérant le montant des cotisations dues par organisme, au nom de *Malta Air Limited*.
- un tableau récapitulatif des charges du mois de septembre 2019 par employé et pour chaque organisme ;
- Un décompte de la CRPN adressé à *Malta Air Limited*.

Ryanair indique avoir basé 3 Boeing 737-800 à Bordeaux, 3 à Marseille et 2 à Toulouse ; aucun appareil n'est en revanche basé à Paris Beauvais. Pour exploiter ces appareils, la compagnie annonce employer 102 personnels navigants à Bordeaux, 91 à Marseille et 63 à Toulouse ; aucun personnel navigant n'est basé à Paris Beauvais. Ryanair ne mentionne pas l'emploi de personnels autres que les navigants.

2. Il ressort de ces documents et de l'entretien avec la DGAC que :

- le dossier de candidature est au nom de Ryanair ;

- Comme confirmé par la compagnie, « Les sociétés Ryanair DAC et Malta Air ne sont pas enregistrées au registre du commerce et des sociétés en France et n'ont pas de représentants légaux en France » ;

- En pratique, l'ensemble des personnels navigants et les appareils des 3 bases sont mis à disposition de Ryanair par Malta Air Limited aux termes d'un contrat de services (« ACMI Agreement ») ; ce contrat est conclu pour la période du 12 juin 2019 au 28 mars 2020 ; la compagnie indique qu'elle a l'intention de prolonger ce partenariat après le 28 mars ;

- s'agissant du paiement des cotisations sociales en France pour *Malta Air*, les documents montrent une affiliation au centre de Strasbourg, en Alsace, qui est dédié aux « entreprises étrangères sans établissement en France » (voir https://www.urssaf.fr/portail/home/votre-urssaf/urssaf-alsace.html) ; la compagnie confirme que « le paiement des cotisations de sécurité sociale à l'URSSAF de Strasbourg est obligatoire pour les employeurs ayant leur siège social à l'étranger et ne possédant pas de succursale ou de filiale en France » ;

- cette caisse URSSAF présente des taux de cotisation plus faibles que les caisses classiques en matière d'accidents du travail ; et pas de cotisation pour la formation professionnelle ni pour l'aide au logement.

Il semble donc y avoir incohérence entre l'entité ayant demandé les droits, Ryanair, et l'entreprise fournissant les documents en appui à sa demande d'établissement, Malta Air.

3. Proportionnalité des moyens engagés pour exploiter les liaisons :

La compagnie n'a pas apporté d'éléments quant au nombre d'appareils et de personnels supplémentaires qu'elle pourrait être amenée à mettre en place en France en cas d'octroi de nouveaux droits d'exploitation.

_____