

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS  
SODNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ  
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOMSTOL  
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN  
EUROOPA ÜHENDUSTE KOHUS  
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ  
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES  
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES  
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCÓMHPHOBAL EORPACH  
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE  
EIROPAS KOPIENU TIESA



EUROPOS BENDRIJŲ TEISINGUMO TEISMAS  
EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA  
IL-QORTI TAL-GUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJIET EWROPEJ  
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN  
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH  
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS  
SÚDNY DVOR EURÓPSKYCH SPOLOČENSTEV  
SODIŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI  
EUROOPAN YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN  
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Presse et Information

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE n° 96/04

9 décembre 2004

Arrêt de la Cour dans l'affaire C-460/02

*Commission des Communautés européennes / République italienne*

### **LA COUR DE JUSTICE DÉCLARE LA LOI ITALIENNE INCOMPATIBLE AVEC LA RÉGLEMENTATION COMMUNAUTAIRE SUR LES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE DANS LES AÉROPORTS**

*L'obligation de garantir le transfert du personnel du précédent prestataire à son successeur rend excessivement difficile l'entrée des nouveaux prestataires sur ce marché et la réduction des coûts des services pour les usagers.*

La directive 96/67<sup>1</sup> prévoit un système d'ouverture progressive du marché des services d'assistance en escale dans les aéroports communautaires. Les États membres doivent assurer - dans les aéroports communautaires - le libre accès au marché de ces services à des tiers et le libre exercice de l'auto-assistance en escale.

Les services d'assistance en escale concernent les catégories de l'assistance "bagages", des "opérations en piste", du "carburant et huile", ainsi que du "fret et poste" pour le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion. Par auto-assistance on entend la situation dans laquelle un transporteur réalise directement ces services.

La directive a été transposée en Italie par le décret législatif n° 18/99<sup>2</sup>, qui, en particulier, soumet les prestataires de services d'assistance en escale à l'obligation de garantir le transfert du personnel du précédent prestataire de services à son successeur, proportionnellement à la part de trafic ou d'activité reprise par ce dernier, chaque fois qu'il y a un «transfert d'activités» concernant une ou plusieurs des catégories de services d'assistance en escale.

La Commission a estimé ce décret incompatible avec la directive 96/67, car il irait manifestement au-delà de la protection garantie par la directive 77/187<sup>3</sup> concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des

<sup>1</sup> Directive 96/67/CE du Conseil, du 15 octobre 1996, relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272, p. 36).

<sup>2</sup> Du 13 janvier 1999 (GURI n. 28, du 24 février 1999).

<sup>3</sup> Directive 77/187/CEE du Conseil, du 14 février 1977 (JO L 61, p. 26).

travailleurs en cas de transferts d'entreprises. Le simple fait que les services fournis par le prestataire précédent et ceux fournis par le nouveau soient analogues ne permet pas – selon la Commission – de conclure qu'il y a transfert d'une entité économique entre les deux entreprises, puisqu'une entité ne pourrait pas être réduite à l'activité qui lui est confiée. La Commission a soutenu que, pour configurer un "transfert d'entreprise", il manque en l'espèce l'élément clef de la cession de l'entreprise, c'est-à-dire un accord implicite ou explicite, ou un acte de la puissance publique. Le nouveau prestataire accéderait en effet aux structures aéroportuaires sur la base de la conclusion d'un contrat avec le gestionnaire de l'aéroport indépendamment de tout rapport avec l'ancien prestataire.

La Cour rappelle d'abord que la directive 96/67 laisse aux États membres le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises d'assistance en escale. Toutefois, ce pouvoir ne comporte pas de compétence réglementaire illimitée et doit être exercé de façon à ne pas porter atteinte à l'effet utile et aux objectifs de cette directive.

En effet, la directive vise à assurer l'ouverture du marché de l'assistance en escale, ouverture qui doit contribuer, notamment, à réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes. En revanche, la prise en compte de considérations d'ordre social, proposée par le gouvernement italien, rendrait excessivement difficile l'entrée de nouveaux prestataires de services sur les marchés d'assistance en escale, compromettrait l'ouverture desdits marchés et mettrait en cause l'utilisation rationnelle des infrastructures aéroportuaires et par conséquent la réduction des coûts des services impliqués pour les usagers.

*Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.*

*Langues disponibles : FR, IT, DE*

*Le texte intégral de l'arrêt se trouve sur le site Internet de la Cour*

*<http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=fr>*

*Généralement il peut être consulté à partir de 12 heures CET le jour du prononcé.*

*Pour de plus amples informations, veuillez contacter Mme Estella Cigna Angelidis*

*Tél: (00352) 4303 2582 Fax: (00352) 4303 2674*