

N° 114
S É N A T

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

15 mai 2014

RÉSOLUTION EUROPÉENNE

sur le dumping social dans les transports européens.

Est devenue résolution du Sénat, conformément à l'article 73 quinquies, alinéas 4 et 5, du Règlement du Sénat, la résolution adoptée par la commission des affaires sociales dont la teneur suit :

Voir les numéros :

Sénat : 450 et 451 (2013-2014).

Le Sénat,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 décembre 1996, concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services,

Vu le règlement (CE) n° 593/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 2008, sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I),

Vu le règlement (CE) n° 883/2004 du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale,

Vu le règlement (UE) n° 465/2012 du Parlement européen et du Conseil, du 22 mai 2012, modifiant le règlement (CE) n° 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale et le règlement (CE) n° 987/2009 fixant les modalités d'application du règlement (CE) n° 883/2004,

Vu le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil,

Vu le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route,

Vu la directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres,

Vu le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil, du 4 février 2014, relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des

transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route,

Vu le règlement (CE) n° 68/2009 de la Commission, du 23 janvier 2009, portant neuvième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route,

Vu le règlement (CE) n° 1899/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile,

Vu le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE,

Vu le règlement (UE) n° 83/2014 de la Commission, du 29 janvier 2014, modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (COM (2013) 410 final),

Vu la communication de la Commission « Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes » publiée le 4 avril 2014 (2014/C 99/03),

Vu le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la

libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres,

Vu la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux gens de mer, modifiant les directives 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, 98/59/CE et 2001/23/CE (COM (2013) 798 final),

Vu la directive 2009/13/CE du Conseil, du 16 février 2009, portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la Convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE,

Vu la directive 2009/21/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009, concernant le respect des obligations des États du pavillon,

Vu la directive 2013/38/UE du Parlement européen et du Conseil, du 12 août 2013, portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port,

Vu la directive 2013/54/UE du Parlement européen et du Conseil, du 20 novembre 2013, relative à certaines responsabilités de l'État du pavillon en ce qui concerne le respect et la mise en application de la Convention du travail maritime, 2006,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports (COM (2013) 296 final),

Vu la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions « Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'Union européenne jusqu'en 2018 » du 21 janvier 2009 (COM (2009) 8 final),

Vu Le livre blanc « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » du 28 mars 2011 (COM (2011) 144 final),

– Concernant le secteur du transport routier de marchandises :

Salue l'adoption du tachygraphe intelligent qui doit permettre de mieux contrôler le respect des règles européennes en matière de temps de travail et de cabotage et regrette toutefois sa mise en service échelonnée sur quinze ans ;

Constate que l'adaptation des moyens de contrôle à ce nouveau dispositif est elle-même échelonnée sur quinze ans et considère que la coopération administrative en matière de contrôle est pour l'heure insuffisante ;

Juge que la réglementation européenne en matière de cabotage n'est pas assez précise, crée les conditions d'une concurrence déloyale et peut déboucher sur un cabotage permanent ;

Considère que l'articulation entre opérations de cabotage et transports combinés devrait être précisée et souhaite l'introduction d'un carnet européen de cabotage pour chaque véhicule de transport international ;

Appelle à un encadrement européen du fonctionnement des bourses de fret et à la mise en place d'offres standardisées ;

Considère que l'application aux opérations de cabotage de la directive 96/71/CE, du 16 décembre 1996, précitée ne doit pas se limiter à une mention dans un considérant ;

Insiste sur la mise en place dès 2018 du tachygraphe intelligent dans tous les véhicules de transport par route et souhaite que les administrations des États membres se dotent des outils de contrôle adaptés dès 2018 ;

Estime nécessaire la mise en place d'une coopération administrative entre tous les États membres afin de parvenir à

une harmonisation des contrôles et des sanctions en cas de non-respect de la réglementation européenne ;

– *Concernant le secteur du transport aérien :*

Salue l’inscription de la notion de base d’affectation dans le droit de l’Union européenne et regrette toutefois que celle-ci se limite à l’application du droit de la sécurité sociale ;

Constate que la réglementation sociale européenne est insuffisante pour empêcher les pratiques de dumping social ;

Souhaite que la base d’affectation soit la référence pour l’application du droit du travail aux salariés des compagnies aériennes ;

Estime indispensable un encadrement européen du statut d’indépendant afin d’éviter les fraudes ;

Insiste sur la mise en place d’un statut des personnels navigants à l’échelle européenne, visant notamment leur formation et leurs conditions de travail ;

Souhaite que la procédure de comitologie ne s’applique plus à l’adoption des normes en matière de temps de travail des personnels navigants ;

Juge indispensable d’obliger les compagnies aériennes d’un État tiers immatriculant leur flotte au sein d’un État membre de l’Union européenne à appliquer les normes européennes ;

Estime que la Commission européenne doit interdire toute aide publique aux compagnies qui ne respectent pas la réglementation sociale européenne et éviter ainsi l’apparition de pavillons de complaisance aériens européens ;

Considère que l’intérêt économique du projet de libéralisation des services d’appui, de séparation des autorités de surveillance des prestataires de service de navigation aérienne contenu dans le paquet « Ciel unique européen 2 + » est insuffisamment établi ;

S'interroge sur les conséquences sociales des objectifs de performance globaux 2015-2019 ;

Souhaite la publication d'une étude d'impact sur le projet de « Ciel unique européen 2 + » ;

– *Concernant le transport maritime :*

Salue la transposition partielle dans le droit de l'Union européenne de la Convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail qui devrait contribuer à répondre aux dérives observées dans la marine marchande en matière sociale ;

Regrette l'absence d'encadrement européen du fonctionnement des sociétés de fourniture de main d'œuvre ;

Souhaite l'adaptation du droit de l'Union européenne en vue de permettre un meilleur contrôle des sociétés de fourniture de main d'œuvre européennes ;

Juge nécessaire de limiter le recours aux seules sociétés établies dans les États parties à la Convention du travail maritime, 2006 ;

Souhaite la création d'un mécanisme de certification de ces sociétés par l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) ;

Insiste sur la mise en place d'un mécanisme de responsabilité solidaire visant les armateurs ;

Estime indispensable que le critère de rattachement au droit du pays du port dans lequel les gens de mer exercent régulièrement leur activité soit mis en œuvre dans le droit de l'Union ;

Souhaite une nouvelle communication de la Commission européenne destinée à détailler les règles de l'État d'accueil applicables à l'équipage dans le cadre du cabotage avec les îles et mettre ainsi en place un noyau dur analogue à celui de la directive 96/71/CE, du 16 décembre 1996, précitée ;

Estime que la Commission européenne doit présenter une proposition législative destinée à transposer la Convention des Nations unies du 7 février 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires et à détailler le lien substantiel entre le navire et l'État du pavillon ;

Considère que la plupart des missions des services nautiques s'apparentent à des missions de service public et estime, en conséquence, que la volonté de la Commission européenne de diminuer les coûts des services portuaires ne saurait avoir pour effet de libéraliser les services nautiques ;

Juge que la proposition de la Commission européenne de libéraliser l'accès aux services portuaires remet en cause l'autonomie des gestionnaires de ports ;

Invite le Gouvernement à soutenir ces orientations et à les faire valoir dans les négociations en cours.

Devenue résolution du Sénat le 15 mai 2014.

Le Président,

Signé : Jean-Pierre BEL