

N° 451

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 10 avril 2014

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

*au nom de la commission des affaires européennes⁽¹⁾, en application de l'article 73 quater du Règlement, sur le **dumping social** dans les transports européens,*

PRÉSENTÉE

Par M. Éric BOCQUET,
Sénateur

(Envoyée à la commission des affaires sociales.)

(1) Cette commission est composée de : M. Simon Sutour, président ; MM. Alain Bertrand, Michel Billout, Jean Bizet, Mme Bernadette Bourzai, M. Jean-Paul Emorine, Mme Fabienne Keller, M. Philippe Leroy, Mme Catherine Morin-Desailly, MM. Georges Patient, Roland Ries, vice-présidents ; MM. Christophe Béchu, André Gattolin, Richard Yung, secrétaires ; MM. Nicolas Alfonsi, Dominique Bailly, Pierre Bernard-Reymond, Éric Bocquet, Mme Françoise Boog, Yannick Botrel, Gérard César, Mme Karine Claireaux, MM. Robert del Picchia, Michel Delebarre, Yann Gaillard, Mme Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Joël Guerriau, Jean-François Humbert, Mme Sophie Joissains, MM. Jean-René Lecerf, Jean-Jacques Lozach, Mme Colette Mélot, MM. Aymeri de Montesquiou, Bernard Piras, Alain Richard, Mme Catherine Tasca.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 450 (2013-2014)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

- ① Le Sénat,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu la directive 96/71/CE du 16 décembre 1996 du Parlement européen et du Conseil concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services ;
- ④ Vu le règlement n°593/2008 (CE) du Parlement et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome I) ;
- ⑤ Vu le règlement (CE) 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale ;
- ⑥ Vu le règlement n°465/2012 (CE) du Parlement et du Conseil du 22 mai 2012 modifiant le règlement n°883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale et le règlement n°987/2009 fixant les modalités d'application du règlement n°883/2004
- ⑦ Vu le règlement (CE) n°1071/2009 du Parlement et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route ;
- ⑧ Vu le règlement (CE) n°1072/2009 du Parlement et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ;
- ⑨ Vu la directive n°92/106/CE du Parlement et du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres ;
- ⑩ 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 ;

- ⑪ Vu le règlement (CE) n°68/2009 du 23 janvier 2009 du Parlement et du Conseil portant neuvième adaptation au progrès technique du règlement n°3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route ;
- ⑫ Vu le règlement (CE) n°1899/2006 du 12 décembre 2006 modifiant le règlement n°3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ;
- ⑬ 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 ;
- ⑭ 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 ;
- ⑮ 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) ;
- ⑯ Vu les lignes directrices sur les aides publiques en faveur des aéroports et des compagnies aériennes de la Commission européenne du 20 février 2014 ;
- ⑰ Vu le règlement n°3577/92 (CE) du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre-circulation des services au transport maritime à l'intérieur des États membres ;
- ⑱ Vu la proposition de directive 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) ;
- ⑲ Vu la directive n°2009/13/CE du Parlement eu du Conseil du 16 février 2009 mettant en œuvre l'accord européen conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) ;

- ⑳ Vu la directive n°2009/21/CE du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 sur le respect des obligations des États du pavillon met en place le système d'audit par ces pays et introduit la certification sociale ;
- ㉑ Vu la directive n°2013/38/CE du Parlement et du Conseil du 12 août 2013 portant modification de la directive n°2009/16 relative au contrôle par l'État du port permet aux États membres d'assurer le respect des exigences de la Convention et organise une procédure de traitement des plaintes spécifiques ;
- ㉒ Vu la directive n°2013/54/CE du Parlement 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 ;
- ㉓ Vu la proposition de règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports (COM (2013) 296 final) ;
- ㉔ Vu la communication de la Commission européenne « Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'Union européenne jusqu'en 2018 » du 21 janvier 2009 ;
- ㉕ Vu la communication de la Commission européenne « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » du 28 mars 2011 ;
- ㉖ – *Concernant le secteur du transport routier de marchandises*
- ㉗ 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 ;
- ㉘ 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 ;
- ㉙ 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 ;

- ③⑩ Considère que l'articulation entre opérations de cabotage et transport combinés devrait être précisée et souhaite l'introduction d'un carnet européen de cabotage pour chaque véhicule de transport international ;
- ③⑪ Appelle à un encadrement européen du fonctionnement des bourses de fret et à la mise en place d'offres standardisées ;
- ③⑫ Considère que l'application de la directive n°96/71 sur le détachement des travailleurs aux opérations de cabotage ne doit pas se limiter à une mention dans un considérant ;
- ③⑬ 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 ;
- ③⑭ 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 ;
- ③⑮ – *Concernant le secteur du transport aérien*
- ③⑯ Salue l'inscription de la notion de base d'affectation dans le droit de l'Union et regrette toutefois que celle-ci se limite à l'application du droit de la sécurité sociale ;
- ③⑰ Constate que la réglementation sociale européenne est insuffisante pour empêcher les pratiques de dumping social ;
- ③⑱ Souhaite que la base d'affectation soit la référence pour l'application du droit du travail aux salariés des compagnies aériennes ;
- ③⑲ Estime indispensable un encadrement européen du statut d'indépendant afin d'éviter les fraudes ;
- ④⑰ 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 ;
- ④⑱ Souhaite que la procédure de comitologie ne s'applique plus à l'adoption des normes en matière de temps de travail des personnels navigants ;

- ④② 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 ;
- ④③ 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 ;
- ④④ 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 2 + est insuffisamment établi ;
- ④⑤ S'interroge sur les conséquences sociales des objectifs de performance globaux 2015-2019 ;
- ④⑥ Souhaite la publication d'une étude d'impact sur le projet de ciel unique 2 + ;
- ④⑦ – *Concernant le transport maritime*
- ④⑧ Salue la transposition partielle dans le droit de l'Union de la Convention maritime internationale de l'Organisation internationale du travail qui devrait contribuer à répondre aux dérives observées dans la marine marchande en matière sociale ;
- ④⑨ Regrette l'absence d'encadrement européen du fonctionnement des sociétés de fourniture de main d'œuvre ;
- ④⑩ Souhaite l'adaptation du droit de l'Union en vue de permettre un meilleur contrôle des sociétés de fourniture de main d'œuvre européennes ;
- ④⑪ Juge nécessaire de limiter le recours à aux seules sociétés établies dans les États parties à la Convention maritime internationale ;
- ④⑫ Souhaite la création d'un mécanisme de certification de ces sociétés par l'Agence européenne de sécurité maritime (ESMA) ;
- ④⑬ Insiste sur la mise en place d'un mécanisme de responsabilité solidaire visant les armateurs ;

- ⑤4 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 ;
- ⑤5 Souhaite une nouvelle communication de la Commission européenne destinées 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 n°96/71 relative au détachement des travailleurs ;
- ⑤6 Estime que la Commission européenne doit présenter une proposition législative destinée à transposer la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de 1986 et à détailler le lien substantiel entre le navire et l'État du pavillon ;
- ⑤7 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 ;
- ⑤8 Juge que la proposition de la Commission européenne de libéraliser l'accès aux services portuaires remet en cause l'autonomie des gestionnaires de ports ;
- ⑤9 Invite le gouvernement à soutenir ces orientations et à les faire valoir dans les négociations en cours.