



HAL
open science

Les interactions du professionnel et du social en droit fluvial rhénan

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. Les interactions du professionnel et du social en droit fluvial rhénan. La Semaine juridique. Social, 2016, 25, pp.1227. <halshs-01340808>

HAL Id: halshs-01340808

<https://shs.hal.science/halshs-01340808v1>

Submitted on 20 Jun 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

1227 Les interactions du professionnel et du social en droit fluvial rhénan

Stéphane CARRÉ,

*maître de conférences à l'université de Nantes,
IUT Saint-Nazaire (UMR CNRS 6297)*

Sur le Rhin existe de longue date un droit social et un droit professionnel uniformes. Ce droit professionnel, applicable à l'ensemble des navigants et fondé sur la sécurité fluviale, ne s'oppose cependant pas au droit social qui, en principe, vise à encadrer une relation salariale. En réalité, sur le Rhin, les règles en matière de conditions de travail ont été forgées en tenant compte des règles professionnelles préexistantes, tandis que les règles professionnelles ont dû être réaménagées en fonction du droit social émergent. Ces règles participent ainsi toutes du statut du navigant fluvial salarié.

1 - La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est vraisemblablement la plus ancienne organisation internationale aujourd'hui active. C'est le Congrès de Vienne de 1815 qui clôt l'épisode napoléonien et porte la Commission centrale sur les fonts baptismaux. La Commission centrale se réunit à compter de 1816 avec pour objectif de mettre en place une réglementation unifiée sur le Rhin. Cette réglementation ne voit le jour que par la convention de Mayence du 31 mars 1831¹. Puis, en 1868, la nouvelle convention internationale de Mannheim vient remplacer celle de Mayence. Elle est au fondement du droit rhénan actuel.

Bien avant que ne soit mis en place un droit européen, les pays riverains du Rhin se dotent donc d'un ensemble institutionnel en partie similaire : une administration internationale, un droit supranational produit par une série de « règlements », des mécanismes de contrôle, une fonction juridictionnelle²... Les bateliers et les navigants circulant sur le fleuve sont ainsi soumis à un droit spécifique qui déroge aux droits nationaux et qui s'appliquent en tout point du fleuve, de Bâle aux eaux maritimes des Pays-Bas.

2 - Il s'agit d'abord d'une réglementation fluviale. L'apparition d'un droit social particulier au Rhin ne date que de l'après-guerre. En tant que salariés, les navigants rhénans sont alors assujettis à une législation spécifique en matière de conditions de travail et de protection sociale. Une dimension professionnelle, au sens d'une législation de métier, affecte donc ce droit social. Pourtant, le droit du travail notamment se présente comme le droit commun du travailleur salarié. Ayant pour point d'appui l'existence d'un contrat de travail, il

tend à gommer les particularismes du métier. Mais, dans le secteur des transports, ce constat doit être relativisé.

3 - Pour le droit rhénan, il est ainsi possible de mettre en lumière le contexte éminemment professionnel dans lequel est apparu ce droit social spécifique³. Plusieurs prémisses traditionnelles du droit social s'en trouvent pour le moins brouillées. Le droit social, spécialement le droit du travail, est censé être un droit de la protection du travailleur subordonné. Or, il se présente ici de façon tangible comme un droit de l'exploitation commerciale des bateaux. Le droit social rhénan a d'abord pour fondement juridique la promotion du trafic rhénan et non pas la protection du navigant salarié (1.). Ce droit social est aussi un droit des seuls navigants au service de la navigation (2.).

Mais parce que ce droit social s'est développé au sein d'un environnement juridique déjà construit en fonction des règles d'exploitation des bateaux, il a pu essaimer sa propre logique au cœur des règles professionnelles. Ces dernières en deviennent ainsi accessoirement des règles sociales parce qu'elles encadrent le travail des navigants salariés (3.) et parce qu'elles ont pu être prises en considération de la protection des travailleurs (4.).

1. La prospérité du commerce rhénan, fondement du droit social rhénan

4 - Historiquement, le développement du droit social doit être rattaché aux préoccupations sociales qui traversent les XIX^e et XX^e siècles. La « question sociale », soit la paupérisation des classes populaires, est au cœur des soubresauts politiques et économiques de cette période. Pourtant, sur le Rhin, si un droit social va naître, visant à la protection des navigants salariés, il n'est juridiquement pas fondé sur la reconnaissance en elle-même d'une situation défavorable qui serait faite au personnel salarié de la batellerie rhénane et qu'il conviendrait

1. La Commission centrale accueille provisoirement une sous-commission chargée d'appliquer la réglementation d'inspiration napoléonienne mise en place sur le Rhin dès le traité de l'Octroi du 15 août 1804.

2. Sont établis des « tribunaux du Rhin » (Conv. Mannheim, 17 oct. 1868, art. 33 et s.). La CCNR peut faire office d'instance d'appel (art. 37). Des inspecteurs contrôlent le respect du droit rhénan et reçoivent les plaintes (art. 41 et s.).

3. S. Carré, L'interrelation entre le professionnel et le social. Le cas du droit rhénan : PUR, 2015.

de corriger. Quoique de véritables considérations d'amélioration de la situation sociale des navigants soient invoquées et bien que les salariés soient les destinataires principaux des règles mises en place, ce sont des considérations commerciales qui justifient, en fait comme en droit, que la CCNR ait agi en matière sociale ou ait pris des mesures de protection des travailleurs dans le cadre de la réglementation professionnelle rhénane.

L'article 109 de l'Acte de clôture du Congrès de Vienne affirme que « sous l'angle du commerce » la navigation sur le Rhin sera entièrement libre et que seule une réglementation de police de la navigation pourra venir entraver cette liberté, pourvu que ces règlements soient « aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations ». Les conventions de Mayence et de Mannheim n'affirment rien d'autre⁴. Il s'agit de textes de droit commercial. La convention de Mannheim du 17 octobre 1868 aborde ainsi divers sujets fiscaux et commerciaux tels que les « droits » d'entrée et de sortie des marchandises, leurs conditions de transit, les ports-francs (art. 5 à 15), les conditions de chargement (art. 27)⁵...

Mais la convention de Mannheim accorde aussi un pouvoir réglementaire à la Commission centrale en matière de navigation. Ces règles doivent seulement permettre d'assurer la sécurité de la navigation sur le Rhin. Toutefois, l'article 45 b) du traité autorise la CCNR « à délibérer sur les propositions des gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin ». L'article 45 b) fait de la CCNR un forum, un lieu de propositions et d'initiatives. C'est sur ce fondement que vont être discutés successivement devant la Commission centrale des sujets tels que les investissements à mener pour améliorer les performances de la navigation sur le Rhin, l'aménagement hydro-électrique du fleuve, la mise en place de conventions internationales en matière de responsabilité civile du transporteur fluvial et... en matière sociale⁶.

5 - En 1922, la CCNR prend une première fois contact avec le Bureau International du travail au sujet de la réglementation sociale en vigueur sur le Rhin car il est avant tout constaté que les navigants qui passent continuellement les frontières au service des armements les plus divers n'obtiennent aucune couverture sociale efficace du fait des conflits de lois nationales dans l'espace⁷. Selon la Commission centrale, ce problème remet en cause la prospérité de la navigation⁸. Mais rien n'aboutit. Après-guerre, la question revient très rapidement. En 1947, une organisation d'armateurs saisit la CCNR tandis que des organisations ouvrières contactent le BIT. Conditions de travail et protection sociale sont cette fois ensemble sur la sellette. À ce moment, un conflit de légitimité va s'engager entre le BIT et la CCNR sur leur compétence respective à traiter de la question. Le BIT affirme sa légitimité à traiter de la condition sociale des bateliers en contexte

international. Cependant, la Commission centrale considère que, en matière de conditions de travail, « les questions de durée du travail, de repos hebdomadaire touchent aux problèmes de sécurité et d'exploitation ». C'est donc au nom de la sécurité fluviale, mais aussi au nom de l'efficacité de l'activité fluviale, que la CCNR considère qu'il est de son ressort de se pencher sur ce problème⁹. De même, en matière d'assurances sociales, la Commission centrale juge finalement que « sans doute, ces problèmes relèvent du domaine du BIT, mais ils intéressent directement la prospérité de la navigation »¹⁰. Un consensus sera finalement trouvé entre le BIT et la CCNR. Si la Commission centrale ne va pas légiférer sur ces questions, elle va être associée à l'élaboration de conventions internationales avec le BIT. Deux accords strictement intergouvernementaux, n'associant que les pays membres à la convention de Mannheim, seront conclus à Paris le 27 juillet 1950. Le suivi de ces accords internationaux, l'un en matière de coordination de sécurité sociale, l'autre en matière de conditions de travail, incombera à la Commission centrale et non au BIT.

2. Un droit social empreint de considérations professionnelles

6 - Par-delà les mobiles commerciaux et de sécurité fluviale ayant poussé la CCNR à participer activement aux négociations entamées en matière sociale dans l'après-guerre, par-delà également les fondements juridiques du droit rhénan, l'autorisant à intervenir en matière sociale au nom de la prospérité du trafic rhénan et de la sécurité fluviale, ces considérations professionnelles se sont donc inscrites dans le droit social rhénan. Globalement, si le droit social rhénan reste un droit de la relation salariale, ne s'adressant qu'aux salariés et prenant en compte des aspects a priori sans lien étroit avec la navigation (par exemple, les congés payés), on constate que les dimensions professionnelles de ce droit prévalent largement, en venant parfois à fragiliser le critère cardinal du droit social, c'est-à-dire la régulation de la relation salariale.

7 - D'abord, le droit social rhénan est un droit des navigants. Il ne s'adresse pas à l'ensemble des salariés du secteur fluvial mais seulement à ceux qui embarquent. Cela est vrai tant des accords d'après-guerre en matière de sécurité sociale (accord de Paris du 27 juillet 1950, accord du 31 février 1961 ; accord de Genève du 30 novembre 1979)¹¹ que des accords en matière de conditions de travail (accord de Paris de 1950 et de Genève du 21 mai 1954)¹². C'est donc le métier de navigant qui est saisi. Mais cette logique est poussée fort loin. En effet, par principe, ce sont tous les navigants embarqués sur les bateaux appartenant à la navigation du Rhin qui sont concernés, quel que soit leur statut, salarié ou travailleur indépendant. La démarche peut apparaître normale en matière de sécurité sociale, ce droit tendant à s'appliquer à tous les travailleurs. Elle apparaît pourtant originale concernant le droit du travail, même si l'accord de 1954, après avoir posé une application de principe à tous les navigants, formule d'importantes restrictions envers ceux qui ne sont pas salariés¹³. Ces

4. Article 1^{er} desdites conventions.

5. Au regard des métiers de la navigation, il ne s'agit pas de règles professionnelles, nonobstant les articles 15 à 23 de la convention originelle sur les patentes de batelier et de bateau, règles qui seront au demeurant abrogées par la convention internationale du 14 décembre 1922 sur les patentes de batelier du Rhin. Par contre, au regard des armateurs (batellerie artisanale et armateurs industriels), ces règles commerciales sont des règles professionnelles encadrant l'exercice de la profession.

6. Sur l'action diversifiée de la CCNR permise par l'art. 45, b) de la convention de Mannheim, V. J. van Eysinga et H. Walther, La Commission centrale pour la navigation du Rhin : éd. CCNR, 1974, p. 197. – R. Mischlich, Le régime international de la navigation du Rhin : Rec. Sirey, 1957, p. 271.

7. Protocole n° 1922-I-26. Les discussions et décisions de la CCNR (les « résolutions ») sont retranscrites au sein de protocoles indexés en fonction de l'année, de la session et d'un numéro d'ordre.

8. Les mauvaises conditions sociales sont un frein à l'embauche. En 1929, un batelier porte « plainte » devant la CCNR, considérant que la diversité des réglementations sociales sur le Rhin remet en cause les principes d'égalité et d'uniformité du régime rhénan (1949-I-20). Est visé le principe de loyale concurrence entre bateliers.

9. 1949-I-12.

10. 1948-II-4, p. 23, Annexes. – V. égal., 1948-III-8.

11. Sur ces accords, O. Lambeaux, L'accord international de sécurité sociale applicable aux bateliers du Rhin : Dr. soc. 1957, p. 510. – H. Creutz, Le nouvel accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans : RIT, janv./févr. 1981, p. 93. – A. Bour, La sécurité sociale des bateliers rhénans in colloque sur l'histoire de la sécurité sociale, Paris : Assoc. pour l'étude de l'histoire de la sécurité sociale, 1989, p. 16.

12. L'accord international de 1954 en matière de conditions de travail reste applicable aujourd'hui (V. C. transports, art. L. 4512-1), nonobstant la conclusion récente d'un accord européen concernant l'aménagement du temps de travail dans la navigation intérieure, dorénavant annexé à une directive.

13. Bateliers artisans et aides familiaux.

restrictions n'entraînent cependant pas une exclusion totale de l'application de l'accord à certains navigants non salariés¹⁴. Aussi, le critère du métier de navigant apparaît plus solidement établi dans cette réglementation sociale que le critère de l'existence d'un contrat de travail.

8 - Par ailleurs, la CCNR s'inquiète de voir les nouvelles règles sociales en cours de discussion remettre en cause ce qu'elle juge être le bon équilibre entre efficacité commerciale et sécurité fluviale sur le Rhin : « *Les fédérations ouvrières qui préconisent la réglementation du travail sur le Rhin ont visiblement en vue la condition des travailleurs salariés de la navigation du Rhin (...). Or, ce sont les répercussions directes de ces revendications sur les possibilités de circulation des bateaux sur le Rhin qui appellent les objections les plus catégoriques* »¹⁵. Il s'avère que la circulation des bateaux dépend juridiquement d'une réglementation assimilable à une législation professionnelle au regard des navigants de métier. Le nouveau droit social ne pouvait d'ailleurs que tenir compte des règles professionnelles préexistantes. L'accord de Genève de 1954 rappelle ainsi la nécessité d'équipages suffisants (art. 6), ce dont traite le règlement de visite des bateaux du Rhin.

Le même accord tient compte, pour la détermination des temps de repos minimaux, de divers éléments liés à la navigation, comme les conditions de luminosité, les passages d'écluses, les marées, l'étiage (art. 8)... Les temps de travail sont déterminés en fonction de l'activité concrète du bâtiment sur la journée¹⁶. Pour éviter que les bateaux ne s'arrêtent, le repos hebdomadaire peut être reporté, le droit à ce repos étant calculé en fonction d'une période de référence de trois mois (art. 16). Enfin, trait caractéristique d'un droit social calé sur les exigences de la navigation fluviale, dès lors que le navigant est au port, le droit rhénan renvoie pour l'essentiel, en matière de temps de travail, au droit local « terrestre » (art. 9). Ce droit du travail s'appuie donc clairement sur les exigences techniques et commerciales de la navigation fluviale.

9 - Ces caractéristiques sont aussi celles du droit européen du travail fluvial le plus actuel. Si, en matière de sécurité sociale, l'accord de 1979 n'est guère applicable aujourd'hui qu'en des circonstances bien particulières parce que le droit européen a fini par happer en quelque sorte le droit rhénan¹⁷, l'accord européen du 15 février 2012¹⁸ sur l'aménagement du temps de travail dans la navigation intérieure est également un droit des seuls navigants¹⁹. Il s'agit certes de ne fixer des règles que pour les seuls salariés, du moins pour les seuls navigants qui

seraient en situation de subordination juridique ; mais les dispositions matérielles reprises dans cet accord, fortement dérogoires au droit commun du travail européen²⁰, font une large place aux considérations d'exploitation des bâtiments fluviaux. Ne prenons qu'un exemple : les clauses 3 et 4 autorisent trente et un jours de travail consécutifs pour une durée maximale du travail sur une semaine isolée de quatre-vingt-quatre heures²¹. Si le temps de travail quotidien normal est fixé à huit heures, il peut être prolongé jusqu'à quatorze heures (clauses 3 et 4). Les considérants introductifs ne taisent pas les raisons de telles normes : « *L'organisation du travail est variable à l'intérieur du secteur. Le nombre de travailleurs et le temps de travail à bord varient en fonction de l'organisation du travail de l'entreprise, de la zone d'exploitation, de la longueur du trajet et de la taille du bâtiment. Certains bateaux naviguent en continu (...) en recourant au travail posté. Par contre, les entreprises de taille moyenne en particulier exploitent en règle générale leurs bateaux quatorze heures par jour, cinq ou six jours par semaine* » (consid. 5).

3. Les règles fluviales, droit du travail professionnel des navigants

10 - Il y a là une évidence qui se trouve généralement occultée. Dans le secteur des transports, il existe un immense corpus de règles régissant la circulation des moyens de transport : Code de la route, règles d'exploitation ferroviaire, sécurité aérienne... L'Acte de Mannheim n'admettait qu'un seul corps de règles pouvant traverser la circulation des bateaux sur le Rhin : les règles régissant la navigation fluviale au nom de la sécurité des circulations. Quel que soit le moyen de transport, ces règles de circulation s'appliquent à chacun dès lors qu'il prend en main la conduite du véhicule ou participe directement à son exploitation. Qu'importent les raisons motivant son action²².

11 - Sur le Rhin, la convention de Mannheim originelle ne posait que quelques règles en matière de patente de bateau et de batelier. Cependant, en 1850, apparaît un premier règlement de police unifié de la navigation rhénane (RPNR). Puis, en 1905, est publié le premier RVBR, fixant notamment les normes constitutives et d'équipement des bateaux. Aujourd'hui, reprenant en particulier un certain nombre de règles fixées au RVBR, existe un règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. Mais le personnel est celui qui forme un équipage minimum et l'équipage prescrit est décrit par les fonctions exercées à bord, que ces fonctions soient exercées à titre gratuit ou à titre onéreux²³. Pourtant, en pratique, l'essentiel des navigants rhénans exercent à titre professionnel et certains d'entre eux sont des salariés. Or ces trois corpus (RPNR, RVBR, RPN) représentent aujourd'hui plusieurs milliers de dispositions encadrant le travail des navigants.

12 - Pour les navigants salariés, il serait artificiel d'occulter ces règles de sécurité fluviale au prétexte qu'elles ne s'appliquent pas

bâtiment et pour le bâtiment, a reçu l'ordre de travailler ou doit se tenir prêt à travailler (temps de garde) » (clause 2, c).

20. Dir. 2003/88/CE, 4 nov. 2003 : JOUE n° L 299, 18 nov. 2003.

21. La durée maximale hebdomadaire est de 48 heures en moyenne sur douze mois, période de référence pour le calcul de la durée du travail (clause 3, § 2).

22. Toute personne qui souhaite pour son seul agrément conduire un poids lourd doit au préalable obtenir le permis de conduire adéquat. Mais en réalité la quasi-totalité des titulaires du permis poids lourd conduisent ces véhicules à titre professionnel. Ces conducteurs sont, de façon presque systématique, soumis à la réglementation sur les temps de conduite et de repos dès lors qu'ils conduisent un véhicule lourd affecté à un transport de marchandises ou de voyageurs, même ils ne sont pas rémunérés (V. PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 561/2006, 15 mars 2006, art. 2 à 4).

23. La réglementation rhénane saisit tant ceux qui naviguent pour une raison professionnelle, imposant au « conducteur » du bateau d'une certaine importance qu'il soit titulaire d'une « grande patente » de batelier, que ceux qui, dirigeant des embarcations de plaisance, sont soumis à une « patente de sport » (art. 6, 4, RPN).

14. L'accord de 1950 tendait à imposer les règles sur les conditions de travail à tout batelier artisan travaillant en sous-traitance pour un armement industriel. L'accord de 1954 n'exclut totalement de son application que le « conducteur » non salarié.

15. 1949-III-2.

16. Puisque les règles varient selon que l'on est face à un simple temps de navigation (art. 7), des journées de navigation couplées à des périodes de manutention, l'existence ou non d'escales d'une durée inférieure à quatre heures (art. 10).

17. Le droit commun des règles de coordination entre régimes nationaux de sécurité sociale s'applique aujourd'hui (PE et Cons. UE, règl. (CE) n° 883/2004, 29 avr. 2004), moyennant un accord dérogoire propre au Rhin du 23 déc. 2010 relatif à la détermination de la législation applicable aux bateliers rhénans, conclu sur la base de l'article 16, § 1 du règlement (CE) n° 883/2004. Le régime juridique de sécurité sociale lié à l'accord de 1979 ne trouve aujourd'hui d'application que pour les navigants ressortissants d'États non membres de l'Union européenne, au demeurant nombreux sur le Rhin.

18. Dir. 2014/112/UE, 19 déc. 2014 portant application de l'accord européen concernant l'aménagement du temps de travail dans la navigation intérieure : JOUE n° L 367, 23 déc. 2014.

19. Si la définition du temps de travail semble comprendre le travail à terre, il ne le saisit qu'en rapport avec un travail portant sur le bateau : « temps de travail, le temps durant lequel le travailleur effectue, sur instruction de l'employeur ou de son représentant, un travail à bord du bâtiment, sur le

seulement à ceux qui exercent une activité de navigation à titre salarial. Proches par leur contenu de bien des règles en matière d'hygiène et de sécurité placées dans le Code du travail, elles participent aussi des règles en matière de durée du travail, de formation professionnelle ou d'emploi. Mais elles le font au nom de la sécurité fluviale, nonobstant les considérations sociales qui peuvent les sous-tendre. Ces règles déterminent par exemple l'ergonomie de la timonerie, les dimensions des cabines, les équipements sanitaires... Elles définissent les temps de repos minimaux en période de navigation, la composition des équipages, les connaissances requises pour postuler à chaque poste (mousse, matelot, mécanicien...). Autant de règles qui obligent l'armateur employeur envers le navigant salarié mais qui peuvent aussi obliger le salarié puisque leur non-respect est susceptible d'une sanction disciplinaire²⁴.

4. Un droit professionnel empreint de considérations sociales

13 - L'objet des règles professionnelles applicables aux navigants est la sécurité fluviale. Mais les règles de sécurité fluviale sont décidées compte tenu de l'efficacité économique de la navigation commerciale tandis que l'exigence d'une meilleure protection sociale surgit. Si les règles sociales mises en place après-guerre ne pouvaient que tenir compte du droit professionnel préexistant, les débats en matière de conditions de travail vont à l'inverse fortement influencer le droit professionnel. Par exemple, le simple fait qu'aient été traitées les conditions de travail dans les accords internationaux de 1950 et 1954 ont incité à revenir sur les règles d'équipage fixées au RVBR. À partir du moment où des règles sociales, tels les temps de travail et les temps de repos, étaient mises en place pour les navigants, cela ne pouvait qu'avoir une incidence sur des règles professionnelles, tels les minima d'équipage ou les temps de navigation. Ce sont d'ailleurs les organisations ouvrières qui vont interpellier en 1950 la CCNR pour que soit mise en place une conférence tripartite sous l'égide de la Commission afin d'étudier une évolution des règles d'équipage, en rapport avec les négociations qui s'achèvent en matière de conditions de travail (futur accord de Paris du 27 juillet 1950)²⁵. L'accord social de 1950 préconisait au demeurant dans ses annexes la tenue d'une conférence tripartite sous les auspices de la CCNR en vue de discuter des effectifs minimaux en matière d'équipage. Comme le fit remarquer la délégation patronale lors de la mise en place de cette conférence tripartite, « *il en découle que les travaux de la Conférence sont en quelque sorte la continuation des travaux de Genève* » en matière de conditions de travail²⁶.

14 - Mais indépendamment des accords conclus en matière de conditions de travail, certains débats autour de l'évolution du RVBR entre l'immédiat après-guerre et aujourd'hui sont fortement conditionnés par des aspects sociaux, ou même sociétaux, largement étrangers aux questions de sécurité fluviale : ainsi en est-il du travail des femmes embarquées.

Globalement, jusque dans les années cinquante, on considère que les femmes n'ont pas leur place dans l'exploitation fluviale, même si, de fait, elles y participent chez les petits bateliers. Les milieux patronaux considèrent cependant qu'il est impossible d'éradiquer le travail des femmes dans la batellerie artisanale. Les représentants ouvriers

indiquent n'avoir pas d'opposition au travail des femmes sur les bateaux mais « *ils sont d'avis que le service du bord ne convient pas aux femmes* »²⁷. Juridiquement, les femmes ne sont admises dans l'équipage requis qu'à la marge. Pourtant, l'admission des femmes dans la batellerie rhénane va être posée par la délégation allemande, au nom de principes constitutionnels : il faut éviter une discrimination entre sexes. La délégation française s'oppose par contre à l'admission des femmes dans les équipages au nom de la protection dont elles doivent faire l'objet. La proposition d'admettre plus largement les femmes dans les équipages va être l'objet d'après discussions²⁸. Parce qu'il s'agit d'une règle professionnelle, l'admission des femmes va se faire sur des critères de sécurité fluviale alors même que leur admission est revendiquée au nom d'un principe distinct. Il faudra attendre les années 1980 pour que les femmes soient pleinement admises dans les équipages par le RVBR au nom de principes que les protagonistes admettront être « *sociaux* »²⁹.

15 - Mais le plus bel exemple d'une influence du droit social sur le droit professionnel concerne l'introduction dans le RVBR de temps de service et de repos concernant les navigants rhénans. L'apparition de temps de travail et de repos dans les conventions internationales de 1950 et 1954 en matière de conditions de travail avait obligé à la reprise des normes d'équipage dans le RVBR. Mais l'accord de 1954, fortement critiqué, fit immédiatement l'objet de nouvelles négociations. Or, il s'avéra que ces pourparlers, pourtant quasiment avalisés en 1963, n'étaient toujours pas entérinés. Alors que les négociations s'éternisaient, la CCNR prit la décision d'inscrire au RVBR des normes similaires à celles définies lors des négociations de révision. Par une résolution de 1965, la Commission centrale introduisit donc des temps de repos et de service en cours de navigation³⁰. L'objectif était qu'en reprenant des dispositions similaires dans le RVBR, on assurerait un meilleur contrôle de l'application du futur accord en matière de conditions de travail, nouvelle preuve s'il en est de l'étroite interrelation entre les deux corps de règles. Au bout du compte, la révision de l'accord de 1954 n'étant jamais intervenue, la seule concrétisation des négociations sociales en matière de temps de travail dans les années 1960 est ainsi paradoxalement placée au sein des règles professionnelles du RVBR.

16 - L'échec de la révision de l'accord de 1954 en matière de conditions de travail, mais la reprise de certaines des normes négociées jusqu'en 1963 dans les règles professionnelles rhénanes, a pu expliquer l'inertie ultérieure des négociations sociales au niveau européen. En effet, contrairement aux autres modes de transport, des règles existaient en matière de repos et de temps de service sur la principale artère internationale de transport fluvial en Europe³¹. Alors que des accords européens et une législation communautaire sectorielle étaient mises en œuvre pour tous les autres modes de transport, les partenaires sociaux du transport fluvial seront donc les derniers à s'entendre pour fixer des règles applicables à l'Union européenne toute entière³². Il faudra attendre l'accord européen du 15 février

24. Tout spécialement le non-respect des règles de route ou de vigilance qu'impose le RPNR.

25. Courrier du 27 février 1950 de l'Association des ouvriers du transport. La CCNR accepte alors la mise en place de cette commission tripartite sur les minimums d'équipage (1950-I-12). Cette conférence tripartite commence à se réunir en septembre 1950 (1950-III-4) sous la présidence du Président de la Commission centrale.

26. 1950-III-4, Annexes, p. 22.

27. 1950-III-4.

28. 1954-II-2.

29. 1980-I-31.

30. 1965-I-28. – ancien art. 43 du RVBR.

31. En 2013, 40 % du trafic fluvial européen, en t./km. (sources : CCNR/CE/Panteia).

32. Si des règles professionnelles fixant des temps de conduite et de repos sont apparues dès la fin des années 1960 dans le secteur routier (Cons. UE, régl. (CEE) n° 543/69, 25 mars 1969), des dispositions sociales en matière de temps de travail dans ce même secteur ont été fixées par la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 (JOCE n° L 80, 23 mars 2002). Un droit social maritime communautaire émerge au travers de la directive 1999/63/CE du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer (JOCE n° L 167, 2 juill. 1999). Dans le domaine aérien, la directive 2000/79/CE du 27 novembre 2000 (JOCE n° L 302, 1^{er} déc. 2000)

2012 pour que des règles proprement sociales viennent définir des temps de repos et de service pour le personnel navigant salarié des transports fluviaux européens.

17 - Ce qu'il advient du statut des bateliers rhénans n'est en rien un événement isolé dans le secteur du transport. Si le droit du travail et, dans une moindre mesure, le droit de la sécurité sociale, tend à effacer les différences juridiques tenant à la nature des activités professionnelles, cette assertion est inexacte dans le domaine des transports. Les salariés itinérants du transport, les marins, les aviateurs, les

chauffeurs routiers, les cheminots « roulants » et donc les marinières, hier comme aujourd'hui, sont tout spécialement concernés par l'existence de règles sociales particulières influencées par leur fonction, notamment en matière de durée de travail. Tous également sont concernés par des règles professionnelles applicables, non en raison de leur situation salariale, mais en raison de leur fonction. Les interférences entre les deux corps de règles sont alors inévitables, ces règles professionnelles participant en réalité du statut social des travailleurs salariés.

permet également la mise en œuvre d'un accord européen. Dans le secteur ferroviaire, la directive 2005/47/CE du 18 juillet 2005 (JOUE n° L 195, 27 juill. 2005) annexe un accord européen sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire.

MOTS-CLÉS : Professions et activités particulières - Gens de mer - Droit fluvial - Droit rhénan

TEXTES : Dir. 2014/112/UE, 19 déc. 2014

JURISCLASSEUR : Transport, Fasc. 810 par Jeremy Heymann