



HAL
open science

La réglementation applicable aux salariés du transport, un droit sous l'influence d'une logique de métier.

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. La réglementation applicable aux salariés du transport, un droit sous l'influence d'une logique de métier.. Revue de jurisprudence commerciale. Ancien journal des agrées, 2016, 5, pp.585-598. <halshs-01394031>

HAL Id: halshs-01394031

<https://shs.hal.science/halshs-01394031v1>

Submitted on 20 Mar 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

LA RÉGLEMENTATION APPLICABLE AUX SALARIÉS DU TRANSPORT, UN DROIT SOUS L'INFLUENCE D'UNE LOGIQUE DU MÉTIER

PAR STÉPHANE CARRÉ*

Le droit des transports est une matière juridique hétérogène. Si l'on peut dire qu'il est formé des règles particulières applicables aux seules opérations de transports (effectuées par des professionnels), on constate la prééminence des règles modales sur les règles communes à l'ensemble des moyens de transports. Le code des transports se fait l'écho de ce trait principal. Après présentation des lois communes aux différents modes de transports au sein d'un premier livre, somme toute assez restreint, commence pour chaque moyen de transport la présentation des nombreuses règles sectorielles. La partie réglementaire du code accentue encore cette impression. Alors que beaucoup de dispositions réglementaires propres à un mode de transport ne sont pas encore codifiées à ce jour, les règles communes apparaissent déjà bien peu nombreuses par rapport à celles applicables à chacun de ces modes. De plus, certaines dispositions communes ne visent pas en réalité la totalité des modes de transport, mais seulement une partie d'entre eux³⁷⁸. Concernant les dispositions sociales propres aux transports, le même schéma prévaut. Des règles particulières exist-

tent pour chaque mode de transport et les dispositions communes sont souvent des règles qui ne fixent aucune norme substantielle, mais se contentent d'indiquer qu'en l'occurrence le droit commun du travail n'étant pas applicable, il convient de se reporter ensuite aux dispositions particulières fixées pour chaque moyen de transport.

De plus, non seulement le droit des transports est un droit hétérogène, mais il est aussi un droit « amalgamé » en ce sens qu'il n'est pas aisé de le classer dans une branche principale du droit³⁷⁹. Ce qui domine, c'est son aspect matériel (au sens wébérien du terme³⁸⁰), car son organisation générale et le contenu des règles sont d'abord dictés par les techniques de transport mises en œuvre ou l'intérêt commercial ou consumériste des acteurs des divers sous-secteurs du transport (transporteurs, chargeurs, passagers). Par contre, l'aspect formel du droit apparaît relativement lâche. Par commodité, on place plutôt le droit des transports dans le droit privé et on en fait un rameau du droit commercial : le contrat de transport n'est-il pas une forme particulière du contrat d'entreprise ? Les

* Stéphane Carré est maître de conférences de droit privé, Université de Nantes, IUT de Saint-Nazaire, UMR CNRS 6297.

378 - Sinon même, paradoxalement, un seul moyen de transport ! Ainsi, par exemple, les articles L. 1114-1 et s. sur le droit à l'information des passagers du transport aérien, l'art. L. 1251-1 relatif au transport par remontées mécaniques, l'art. L. 1613-4 sur la mise en exploitation de véhicules ferroviaires ou guidés...

379 - Pour le droit aérien : B. Cabannes, N. Loukakos, *Guide pratique du pilote de ligne*, éd. Eyrolles, Paris, 2015, p. 311.

380 - Sur les différentes rationalités du droit ou ses aspects irrationnels : M. Weber, *Sociologie du droit*, PUF Paris, 1986, p. 40 et s. Pour une présentation générale de la question : M. Coudu, *Max Weber et les rationalités du droit*, LGDJ, Paris, 1995.

transporteurs ne sont-ils pas avant tout des commerçants³⁸¹ ? Mais on constate aussi l'intervention massive de l'État et des collectivités dans le secteur des transports au nom de différents motifs relevant de l'intérêt général : hier plus qu'aujourd'hui, la défense nationale ; mais de nos jours plus que par le passé, la sûreté dans les transports ; hier plus qu'aujourd'hui, la politique économique de la Nation, l'aménagement du territoire et le service public ; mais aujourd'hui plus qu'hier, la mise en œuvre d'un droit au transport, la protection de l'environnement, les politiques d'urbanisme et la sécurité des transports.

Ces aspects rejaillissent à différents niveaux quand on observe le droit des transports. Parce qu'il s'agit d'un droit fortement matériel, avant tout conditionné par une activité humaine précise, le déplacement des hommes et des marchandises, ce droit regroupe donc divers domaines juridiques au service de cette mission concrète. Il y a donc un droit social des transports comme il existe une fiscalité des transports. Certaines matières régissent plutôt l'espace dans lequel vont s'accomplir ces transports. Il y a ainsi un droit de la mer ou un droit de la voirie routière. Et il existe assurément un droit commercial des transports. Mais ce droit commercial apparaît comme fortement teinté de droit public. Il se décline également mode de transport par mode de transport, si bien qu'il semble s'en dégager des professions différentes : transporteurs routiers, armateurs, bateliers... Ces professionnels vont être soumis chacun à un cadre juridique particulier qui ne tient manifestement pas à la seule activité commerciale qu'ils exercent. Il convient tout spécialement que les transports effectués à titre commercial ne soient ni un risque ni une gêne insurmontable pour les autres usagers du transport ainsi que pour les riverains.

En conséquence, tout un droit professionnel se dégage, ou plus exactement divers droits professionnels, dont on perçoit déjà qu'il ne peut être prioritairement un droit privé qui viendrait réguler les intérêts particuliers propres aux transporteurs et leurs clients. De plus, cet aspect ne concerne pas que les entrepreneurs du transport. Ceux qui concrètement exécutent les opérations de transports sont également concernés. Inévitablement, quand ces exécutants seront des salariés, deux domaines juridiques vont s'entrecroiser, car le champ d'application du droit du travail sera partiellement recouvert

par celui d'un droit professionnel (I.). Mais cet entrecroisement n'entraîne pas qu'une superposition de deux droits à leur exact point de rencontre, le travailleur. Certes, le droit du travail et les droits professionnels n'ont pas les mêmes fondements. Pourtant, parce qu'à ce point donné, ils vont tous deux venir régir à un titre différent la même occupation, il va se produire comme un brassage d'une matière à l'autre. Chacune va pouvoir devenir un vecteur des fondements qui gouvernent l'autre ainsi qu'échanger également leurs fonctionnalités respectives (II.).

I - Le champ d'application du droit professionnel et du droit social : le croisement de deux domaines juridiques

De prime abord, il peut sembler opportun d'inclure le droit social, et spécialement le droit du travail, dans le droit professionnel. Plutôt qu'un entrecroisement entre deux domaines juridiques, il y aurait plutôt une absorption d'un droit par l'autre. Le salarié n'est-il pas apparemment un professionnel alors qu'il existe manifestement des professionnels qui ne sont pas salariés ? Nous constaterons au demeurant que l'ordre juridique tend à cette présentation. Mais cette assertion doit être discutée. Le droit du travail, y compris dans le secteur des transports, régit d'abord les relations entre un salarié et un employeur. Les protagonistes ne sont pas forcément des professionnels quand ils ne sont tenus qu'à un contrat de travail très ponctuel. De plus, les règles professionnelles ne semblent pas régir spécifiquement la relation salariale. Les objectifs sont différents. Il s'agit en réalité de deux branches du droit distinctes (A). Cependant, il existe effectivement un point de rencontre, sinon de recouvrement. De façon contingente, les règles professionnelles, parce qu'elles visent à encadrer l'accès et le déroulement d'une occupation ou d'une fonction particulière, peuvent également encadrer cette activité quand elle est exercée par un salarié (B).

A - Le droit professionnel et le droit social : deux branches du droit distinctes

1 - Branches, matières, disciplines juridiques... Quelques propos liminaires

Les notions de matière et de branche juridiques paraissent avoir une signification voisine. On va ainsi affirmer que le droit du travail est une branche du droit privé. Mais il est courant aussi de soutenir que ce qui est possible en matière de droit civil ne l'est plus toujours en

381 - Art. L. 110-1, 5° et L. 110-2 C. Com.

matière de droit du travail ou du moins que la règle civile va faire l'objet d'une adaptation³⁸². Et il nous semble que si une différence existe entre les deux termes, branche et matière, c'est par le regard posé. L'observation d'une matière juridique relève d'un regard interne : on observe ce qui constitue la matière et à quoi elle se rapporte (contenu normatif). Il est alors possible d'affirmer que le droit du travail se rapporte aux salariés et fixe le statut de ces derniers. L'observation de la branche relève d'un regard plus extérieur : on classe la matière par rapport à d'autres branches en relevant différences et similitudes. On indique ainsi couramment que le droit du travail relève du droit privé, parce qu'il régit les relations entre deux particuliers, un salarié et son employeur, relation qui s'établit au travers du contrat de travail. Mais on voit immédiatement apparaître une nuance quand on observe la matière du droit du travail, car l'État intervient au nom de l'intérêt général, notamment l'inspection du travail (salariés protégés, plans de sauvegarde de l'emploi, hygiène et sécurité...). Et cette administration, non seulement peut prononcer des autorisations et des interdictions, mais se fait le relais d'une éventuelle action pénale dont le fondement premier tient aux fonctions régaliennes de l'État, le maintien de l'ordre public³⁸³. Bref, si le droit du travail est essentiellement un droit privé, la notion de branche est relative. Marginalement, le droit du travail est aussi un droit public. Or, il est intéressant que l'on puisse rigoureusement affirmer l'inverse du droit professionnel dans le secteur des transports, du moins dans une certaine acceptation. Nous sommes d'abord face à un droit public des transports.

Mais qu'entendons-nous par « *droit professionnel* » ? Cette catégorie renvoie-t-elle à une véritable discipline juridique susceptible d'une approche doctrinale particulière³⁸⁴ ? Sur cette

question, la réponse semble négative. Il n'existe pas un ensemble cohérent de règles particulières applicables à la notion de profession. La polysémie du terme est déjà un obstacle. Il n'y a pas de véritable droit commun qui ne serait applicable qu'aux professionnels, à moins de ne rapporter la notion de profession qu'à celle de l'emploi, le fait d'exercer une quelconque activité professionnelle³⁸⁵. Le commerçant est un professionnel précis et le droit commercial ne s'applique pas à tous les professionnels, loin de là ! Pour que le droit commercial s'applique, il faut d'abord un acte de commerce et nombre d'activités sont civiles par nature. Le salarié peut être un professionnel en ce qu'il tire très souvent l'essentiel de ses ressources de cette activité exercée à titre salarial. Mais la profession renvoie, là encore, à la notion d'emploi, alors que le même terme peut rendre compte de l'idée de métier. En bref, le droit professionnel, ramené à l'idée de métier, ne forme pas un droit spécial, comme peut l'être le droit du travail ou le droit commercial, parce qu'il n'a pas de réelle consistance. Il n'existe qu'un lacis de réglementations spécifiques à certaines professions.

2 - Le droit professionnel des transports, un domaine juridique principalement de droit public

Pourtant, dans le secteur des transports, le droit professionnel n'en forme pas moins un domaine juridique qu'il est possible de discerner et de rattacher à une branche principale du droit : en l'occurrence, le droit public. Que recouvre alors le droit professionnel des transports ? Ce serait l'ensemble des règles particulières applicables à chaque profession spécifique, en raison même de la nature et des caractéristiques

382 - V. par exemple la note de D. Everaert-Dumont, sous Soc. 10 sept. 2015, JCP éd. S, 2015, 1431 (en matière de vice du consentement lors d'une rupture conventionnelle du contrat de travail).

383 - Le droit pénal ne relève clairement du droit privé que par l'organisation juridictionnelle, rattachant les tribunaux de droit pénal à l'organisation judiciaire. Sur cette question, lire par ex. M. L. Rassat, *Droit pénal général*, PUF, Paris, 1987, p. 98 et s.

384 - La notion de discipline juridique renvoie à un champ de connaissances qui serait institutionnalisé, notamment par l'existence d'un enseignement spécifique et la publication d'opinions savantes. Il s'agit donc d'un savoir constitué dont la présence d'une doctrine est un bon marqueur. Sur ces questions : A. Poirmeur, Y. Poirmeur (dir.), *La*

doctrine juridique, PUF, Paris, 1993 ; Ph. Jestaz, Ph. Jamin, *La doctrine*, Dalloz, Paris, 2004, E. Dunn, « Point de vue sur la spécificité des universitaires dans les facultés de droit », RIEJ, 2009/1, p. 180. V. enfin le récent colloque (2015) et l'ouvrage à paraître : *Qu'est-ce qu'une discipline juridique ? Fondation et recomposition des disciplines dans les facultés de droit*, éd. Lextenso, coll. Contextes, Paris, 2016.

385 - Le droit de la sécurité sociale, parce qu'il s'appuie essentiellement sur l'existence d'une activité professionnelle (prestations contributives) peut toutefois être perçu comme un droit professionnel. Remarquons néanmoins qu'il existe des régimes distincts selon diverses grandes catégories de professions (régime agricole...) et que les prestations sociales non contributives tendent à se développer (droit de l'aide sociale), aboutissant à englober le droit de la sécurité sociale dans la catégorie plus large d'un droit de la protection sociale.

téristiques principales des différents métiers du transport³⁸⁶.

On constate ainsi l'existence de règles particulières à des activités étroitement spécialisées et en fonction même de la nature concrète et matérielle de ces occupations. Il y a des règles qui ne visent que les transporteurs routiers, mais aussi les seuls conducteurs routiers, d'autres règles ne concernent que les marins, d'autres encore les seuls bateliers... Il peut s'agir d'un droit privé, se rattachant au droit commercial, quand il existe des règles spéciales à destination de certains entrepreneurs du transport, réglant les relations entre ces entreprises et leurs clients : réserves et protestations dans les lettres de voitures (C. com., art. L. 133-3) ou existence de contrats-types spéciaux dans le transport routier de marchandises, en fonction de la nature des choses transportées ou des techniques mises en œuvre (contrat-type « citerne », « matières indivisibles », « transport d'animaux vivants »...). Mais curieusement, ces règles de droit privé peuvent parfois concerner le personnel d'exploitation, qui semble agir alors tels des professionnels indépendants ayant une responsabilité commerciale : capitaines de navires³⁸⁷, commandants de bord d'aéronefs³⁸⁸.

Néanmoins, la plupart des règles propres à tel ou tel métier du transport sont justement des dispositions de droit public. Il s'agit de règles impératives venant encadrer l'accès et l'exercice de professions ou de fonctions particulières. Nous sommes face à une police administrative spéciale assurée ou supervisée par diverses administrations ou autorités administratives (les DREAL en matière de transport routier, la DGAC pour l'aviation civile, la DGITM, le

STRMTG ou l'EPSF en matière ferroviaire ou pour les transports guidés, la DAM, les DDTM ou VNF en matière maritime ou fluviale...)³⁸⁹. Ces autorités vont délivrer des autorisations, des agréments, des homologations. Certaines activités, plutôt qu'être autorisées, feront l'objet d'un régime de déclaration administrative. L'administration va assurer une surveillance. Ses agents pourront le cas échéant établir des procès-verbaux d'infractions. Des sanctions administratives (amendes administratives, interdictions, immobilisation...) pourront également être décidées.

D'une réglementation foisonnante, on peut ici donner quelques illustrations volontairement disparates. Du jeu complexe de dispositions renvoyant les unes aux autres, il s'avère que le contrôle du cabotage fluvial oblige les bateliers à communiquer une déclaration de chargement à l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial et qu'un contrôle à bord des chargements pourra être effectué par divers agents assermentés³⁹⁰. Un arrêté du 22 février 2013 relatif à l'habilitation d'OSAC (Organisme pour la sécurité de l'aviation civile) charge notamment cet organisme des habilitations de personnels pour la réalisation des examens de navigabilité des aéronefs (JO du 5 mars). L'accès à l'activité du transport de corps et fourniture de corbillards est soumis à des conditions d'honorabilité décrites à l'article L. 2223-24 du code général des collectivités territoriales. Un décret n° 2010-708 du 29 juin 2010 relatif à la certification des conducteurs de trains précise les conditions de délivrance et de maintien de la licence de ces conducteurs. Soulignons enfin derechef la situation particulière des capitaines de navire et des commandants de bord d'aéronefs qui, tout en n'étant pas des agents publics, sont manifestement détenteurs d'une autorité publique, afin de faire respecter l'ordre et la sécurité à bord³⁹¹.

386 - Il existe certes des règles communes aux seuls commerçants. Mais l'on peut mener une activité commerciale dans des champs extrêmement divers et nous n'entendons pas la notion de règles professionnelles en ce sens très général. L'acte de commerce ne renvoie d'ailleurs pas à une seule activité précise mais plutôt à un patchwork d'occupations (V. l'art. L. 110-1 C. com.) réunies par l'idée du lucre que l'on opposerait par exemple à l'indépendance intellectuelle et à la générosité dont ferait preuve les professions libérales (idée d'un service rendu) ou au caractère manuel (mais indifférencié) des activités artisanales.

387 - Concernant les fonctions commerciales des capitaines de navires : V. les art. L. 5412-2 et s. C. transports.

388 - V. la convention de Varsovie du 12 oct. 1929, modifiée par les protocoles de La Haye (art. 25 A) et Guadalajara, autorisant la mise en cause du « préposé » du transporteur, dans les limites de responsabilité fixées par ces conventions, en cas de faute avérée du navigant (M. de Juglard, *Traité de droit aérien*, LGDJ, 1989, 2^e éd., § 934 et s.).

389 - Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement ; Direction Générale de l'Aviation Civile ; Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer ; Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés ; Établissement Public de Sécurité Ferroviaire ; Direction des Affaires Maritimes ; Directions départementales des Transports et de la Mer ; Voie Navigable de France...

390 - Art. L. 4227-1 et s., L. 4413-1 et R. 4413-1, R. 4461-1 et s., R. 4462-7 et s. C. transports.

391 - Concernant le pouvoir disciplinaire et de police du capitaine : V. les art. L. 5531-1 et s. C. transports. Concernant le pouvoir disciplinaire des commandants de bord : Régl. (CE) n° 859/2008, Ann. III, OPS 1.085, puis Régl. n° 965/2012, Ann. IV, CAT GEN MPA 105 ; art. L. 6522-3 C. transports. Concernant les pouvoirs d'un commandant

B - Le droit professionnel : un droit fonctionnel qui s'adresse tant aux entrepreneurs qu'aux travailleurs

Les raisons qui justifient ce contrôle tout azimut des autorités publiques sont de plusieurs ordres (V. *infra*). Mais observons déjà que les destinataires de la règle professionnelle sont très divers. On peut ainsi faire un départage entre des règles qui s'adressent prioritairement aux entrepreneurs du transport tandis que d'autres visent seulement des fonctions d'exploitation.

1 - La régulation des fonctions économiques des entrepreneurs du transport

Indubitablement, les règles entrepreneuriales s'inscrivent dans le cadre prioritaire d'une politique des transports visant à réguler de façon plus globale cette activité économique. Ainsi, lorsque l'État institue des conditions d'accès et d'exercice à la profession de transporteur, comme c'est clairement le cas des transporteurs routiers, ferroviaires, fluviaux ou aériens³⁹², ce droit professionnel apparaît comme un droit commercial : c'est l'entrepreneur qui est visé et non pas l'exécutant d'une fonction d'exploitation³⁹³.

On prendra garde cependant de ne pas trop opposer ces deux catégories de destinataires pour en déduire l'existence d'objectifs radicalement étrangers les uns aux autres. Si les entrepreneurs ont un pouvoir de décision économique que n'ont pas les simples exécutants d'une fonction d'exploitation, ces derniers agiront souvent sous la responsabilité des premiers, qui devront prendre en compte également ces contraintes d'exploitation, en tant qu'ils sont maître d'une entreprise de transport. Par exemple, la réglementation routière exige des transporteurs qu'ils organisent le travail de leurs chauffeurs de telle sorte que ces derniers puissent respecter la législation européenne sur

les temps de conduite et de repos³⁹⁴. Cette règle vaut aussi pour un quelconque donneur d'ordre du chauffeur³⁹⁵. Ces contraintes ont pour raison première la sécurité. Pourtant, bien souvent, la réglementation va seulement saisir une fonction d'exploitation pour imposer personnellement à celui qui la tient une multitude d'exigences.

2 - L'encadrement des fonctions techniques des travailleurs du transport

En général, il s'agira de tâches de conduite, d'exploitation ou de maintenance de l'outil de transport et la préoccupation d'une sécurité des transports est ici prédominante³⁹⁶. Quand la personne qui exerce cette fonction est un entrepreneur, aux règles professionnelles qu'il doit respecter à ce titre, vont donc s'ajouter de nouvelles règles au titre des fonctions d'exploitation qu'il assure par ailleurs. La situation est courante là où de petits entrepreneurs, des travailleurs indépendants, peuvent aisément s'installer : chauffeurs de taxi ou de voiture de tourisme (VTC), « artisans » routiers du TRM, artisans bateliers, sinon même dans l'aérien (avions-taxis, « travail aérien »...). De façon très basique, mais tout à fait essentielle, il est demandé de celui qui directement exploite l'outil de transport qu'il sache le gouverner (permis de conduire routier, licence de pilote, permis de navigation fluviale ou maritime...).

Dans certains cas, la réglementation fait clairement une différence entre celui qui dirige l'outil de transport à titre personnel et celui qui l'utilise à titre professionnel. Par exemple, on impose au chauffeur de taxi ou au conducteur de VTC des exigences particulières qui sont complémentaires de celles prescrites pour tout conducteur de véhicule léger (permis de conduire) et nonobstant celles exigées de l'entrepreneur de taxi ou de VTC³⁹⁷. Mais bien

de bord reconnus par le droit international en matière de sûreté, V. notamment la conv. de Tokyo du 14 sept. 1963.

392 - Par ex., pour les autocaristes, V. le décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

393 - De façon symétrique aux conditions d'accès et d'exercice du transporteur aérien, constatons l'existence d'un arrêté posant des interdictions d'exploitation pour certaines compagnies extracommunautaires, en raison de leur incapacité à atteindre un certain niveau de sécurité (arrêté du 23 novembre 2011 relatif à l'interdiction d'exploitation pour des motifs de sécurité de certains transporteurs aériens extracommunautaires ; JO du 10 janv. 2012).

394 - Art. L. 3315-6 C. transports ; V. aussi l'art. R. 121-2 C. route.

395 - Règl. n° 561/2006 du 15 mars 2006, art. 10.4 ; arr. du 9 mai 2007 transposant la directive 2006/22/CE du Parlement européen, art. ; art. R. 121-5-1 C. route.

396 - Indépendamment des travailleurs itinérants montant à bord des engins de transport, un exemple typique de métier sédentaire au statut similaire aux navigants, du fait de l'étroite complémentarité des fonctions, est celui de contrôleur de la circulation aérienne (obtention d'une licence, contrôle médical et professionnel régulier pour le maintien de cette licence. V. par ex. le chap. IV de l'Ann. 1 à la convention de Chicago du 7 déc. 1944).

397 - Par ex., pour les taxis, il y a des règles de loi propres à celles « d'exploitant de taxi » (art. L. 3121-2 à L. 3121-8

entendu, ces conducteurs professionnels peuvent aussi exercer cette activité à titre salarial. De même, le droit aérien fait une claire distinction entre le pilote privé et le pilote professionnel, certaines règles ne s'appliquant au surplus qu'aux navigants techniques ayant le statut de salarié³⁹⁸. Enfin, les gens de mer et les marins sont bien ouvertement des professionnels, qu'ils soient salariés ou non. L'article L. 5511-1 du code des transports énonce que les gens de mer sont toutes les personnes « *salariés ou non salariés exerçant à bord du navire une activité professionnelle* », tandis que les marins sont les gens de mers exerçant tout spécialement une « *activité directement liée à l'exploitation du navire* ». Par voie de conséquence, les dispositions propres aux gens de mer et aux marins, fixées au code des transports, ne s'appliquent en principe pas aux personnes embarquées sur un navire pour un motif personnel ou de loisir.

Pourtant, cette claire démarcation entre l'amateur et le professionnel va parfois tendre à s'effacer. On va imposer au conducteur ou à certains navigants diverses exigences, qu'ils agissent à titre personnel ou à titre professionnel et, quand ils agissent à titre professionnel, qu'ils travaillent comme travailleur indépendant ou comme salarié. Originellement, il ne s'agit donc pas de règles professionnelles, mais elles le deviennent parce que le travailleur exerce à titre professionnel. En quelque sorte, nous sommes en présence de règles professionnelles par accessoire. Par ailleurs, constatons que ces règles s'adressent en réalité à des situations de fait où presque toujours la personne agira à titre professionnel, ce qui contribue à rendre spéciale-

ment insignifiante cette distinction pourtant essentielle. Prenons quelques exemples.

Il est nécessaire au conducteur d'un bateau de commerce de posséder un certificat de capacité particulier. Ce titre est distinct de celui que doit posséder un conducteur de bateau de plaisance et ce sont les caractéristiques techniques du bateau qui décident principalement de cette différence. Par exemple, le bateau de marchandises est un bateau de commerce tel que le « *pousseur, remorqueur ou bateau destiné à transporter (...) des biens* » (art. R. 4000-1 C. transports). Mais l'on peut tout à fait conduire un bateau de commerce à titre personnel. Inversement, rien n'empêche qu'un bateau de plaisance soit conduit à titre professionnel, ce qu'admet d'ailleurs le 6° de l'article R. 4000-1 du code des transports.

De même, il est demandé à tout conducteur de poids lourd ou d'un véhicule de transport en commun d'être titulaire du permis de conduire idoine. Mais en pratique, il s'agira presque toujours de conducteurs professionnels. De plus, le droit communautaire et le droit français s'appuient sur la réglementation en matière de permis de conduire pour imposer à ces conducteurs une formation professionnelle complémentaire (formation initiale et continue)³⁹⁹. Là encore, ce sont les caractéristiques matérielles du véhicule qui décident prioritairement de l'exigence de cette formation et ce n'est qu'à titre d'exception qu'il est indiqué que les conducteurs « *des véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de voyageurs ou de biens dans des buts privés* » (art. 1, f, de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958) sont dispensés de ces formations professionnelles. Enfin, la situation est similaire concernant la législation européenne sur les temps de conduite et de repos : l'application de cette réglementation a pour fondement les caractéristiques matérielles des véhicules routiers (véhicules lourds) et non l'utilisation professionnelle qui en est faite, qui intervient cependant au titre des motifs des dispositions communautaires⁴⁰⁰. Remarquons

C. transports) et celles relatives à l'activité de « conducteur de taxi » (art. L. 3121-9 et L. 3121-10 C. transports).

398 - Les articles L. 6511-1 C. transports commencent par poser des règles applicables à tout le personnel navigant, visant néanmoins principalement le personnel navigant technique (personnes participant à la conduite des avions). Puis les articles L. 6521-1 et s. du même code fixent les règles applicables au « personnel navigant professionnel ». Dans des parties distinctes du code des transports, mais intégrées à celles sur le personnel navigant professionnel, apparaissent les règles sociales applicables en propre au personnel navigant ayant le statut de salarié (art. L. 6523-1 et s.). L'art. L. 6521-1 définit précisément et donne la liste des fonctions assurées par cette catégorie du personnel professionnel de l'aéronautique civile : il s'agit de « *toute personne exerçant de façon habituelle et principale, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération* », l'une de ces fonctions. Aussi, de façon très nette, les aviateurs professionnels peuvent être des travailleurs indépendants et ne peuvent pas exercer cette activité professionnelle de façon occasionnelle ou complémentaire à une autre activité.

399 - Décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs.

400 - L'art. 1^{er} du règlement (CE) n° 561/2006 indique que « *le présent règlement fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et*

enfin que cette singularité se retrouve aussi pour d'autres fonctions que les tâches de conduite ou d'exploitation à bord des appareils de transport. De la sorte, il sera imposé de certains techniciens d'exploitation ou de maintenance qu'ils aient telle qualification « professionnelle », sans que pour autant on fasse une quelconque différence entre le fait qu'ils agissent à titre professionnel ou non, même s'il apparaît évident que les circonstances seront toujours, *de facto*, une situation professionnelle⁴⁰¹.

Mais bien que ces règles aient pour objet de saisir une simple fonction d'exploitation de l'outil de transport, quand cette fonction sera menée à titre professionnel, il s'ensuivra que ces règles entreront en interaction avec les règles sociales quand l'activité professionnelle sera exercée de surplus à titre salarial. Or, cette situation est très fréquente, puisque la règle fonctionnelle saisissant couramment une tâche d'exécution, elle sera le plus souvent confiée à un travailleur subordonné à un employeur.

II - Les fondements et fonctionnalités du droit social et du droit professionnel

C'est donc au niveau des fonctions d'exploitation du transport que s'opère en général le recouvrement des règles professionnelles et des règles sociales, quand celui qui tient cette fonction opère à titre salarial. Le nœud s'établit donc au cœur de l'activité du travail, entendue de

d'améliorer des conditions de travail et la sécurité routière ». Mais l'art. 2 détermine un champ d'application en fonction des caractéristiques matérielles des véhicules : le règlement s'applique au transport routier de marchandises « par des véhicules (...) dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes » ou au transport routier de voyageurs « par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes ».

401 - V. par ex. les recommandations posées par les Annexes 1 et 6 à la convention de Chicago concernant les « agents techniques d'exploitation » et la transcription de celles-ci dans les Annexes du règlement communautaire n° 2042/2003 du 20 nov. 2003 (V. notamment l'Annexe I, MA 606), puis l'arr. du 24 septembre 2012 relatif à la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2042/2003 du Parlement européen du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO du 28 sept.). V. également l'arr. du 7 juin 2010 relatif à l'organisme habilité pour l'exercice de contrôles et vérifications dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile (JO du 12 juin), désignant l'APAVE comme organisme habilité à exercer les contrôles nécessaires avant toute habilitation en matière de navigabilité des aéronefs (notamment l'habilitation des personnels vérifiant la navigabilité).

façon concrète comme un ensemble de tâches en relation directe avec le bon déplacement d'un véhicule (conduite, guidage, entretien...).

Pourtant, les règles professionnelles n'ont pas le même fondement, les mêmes objectifs juridiquement reconnus, que les règles sociales, encore qu'il faille distinguer les motifs qui participent de l'ordre juridique, c'est-à-dire lui donnent une cohérence interne (*i.e.* le fondement), de ceux qui ne viennent qu'infléchir cet ordre interne par la prise en compte de considérations parallèles ou concurrentes, tirées des consensus ou des conflits d'intérêts qui participent aussi de l'élaboration de la loi (A).

Toutefois, si les fondements d'un ordre juridique apparaissent comme une métarègle, un principe général qui gouverne ou rationalise tout un ensemble juridique, il n'existe pas une réelle différence de contenu entre les fondements de cet ordre (aboutissant à une interprétation téléologique des règles) et les influences sociétales (économique, culturelle, politique...) qui le traverse. Une analyse fonctionnelle du droit tend à placer sur un même plan fondements et influences, alors qu'en l'occurrence, ils se rapportent d'un même objet : le travail. Un brassage va alors s'opérer, les fondements présidant aux règles du droit professionnel pouvant investir le champ du droit social comme autant d'éléments venant l'influencer tandis qu'inversement, le droit professionnel accueillera en son sein des règles influencées par les principes du droit social (B).

A - Des fondements distincts

I - Le droit professionnel des transports

Parmi les raisons qui motivent l'existence des règles professionnelles, qu'elles concernent les entrepreneurs du transport ou les tenants d'une fonction d'exploitation de l'outil de transport, il y a manifestement l'idée d'un maintien de l'ordre public général dans la mesure où les différents modes de transport empruntent le domaine public (voirie routière, domaine public aérien, fluvial, maritime...) et que leur exercice peut nuire aux autres usagers de ce domaine, aux autorités chargées de la gestion des infrastructures publiques, ainsi qu'aux riverains de ces infrastructures. Cet impératif de sécurité générale va se décliner en autant de règles visant à assurer la sécurité ou la salubrité des transports et des infrastructures utilisées.

Ainsi, les transporteurs routiers doivent tenir compte des normes en matière de « poids maximal autorisé »⁴⁰², le secteur aérien est sévèrement contrôlé pour les nuisances qu'il occasionne au voisinage des aéroports⁴⁰³, les conducteurs de bateau de commerce doivent être titulaires d'un certificat de capacité précis (art. R. 4231-1 et s., C. transports). Enfin, de façon plus globale, l'ensemble des règles de circulation sont une illustration des règles de sécurité propres à chaque mode de transport : code de la route, règles de circulation aérienne⁴⁰⁴, règlements de police fluviale⁴⁰⁵...

Mais l'idée que le transport est un service public, ou du moins qu'il est nécessaire d'en organiser le développement, entre également en ligne de compte, y compris quand ces transports sont essentiellement assurés par des entreprises privées. Ainsi s'expliquent les réglementations de « coordination »⁴⁰⁶, les dispositions de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs et les actuelles dispositions du code des transports affirmant l'exigence d'une politique des transports (art. L. 1211-1) et l'existence d'un service public des transports comprenant en particulier la réglementation de l'activité des transports, ainsi que son contrôle (art. L. 1211-4). C'est concernant ces règles d'organisation générale, qui n'excluent pas les considérations de sécurité, que l'on retrouve la plupart des règles professionnelles à destination des entrepreneurs du transport.

402 - V. ainsi les art. R. 312-1 et s. C. route. En effet, il en va tant de la sécurité routière que des coûts de maintenance des routes d'imposer des charges limites aux véhicules.

403 - V. les art. L. 6361-1 et s. C. transports.

404 - V. ainsi, en matière de circulation aérienne, les annexes 1 à 16 à la convention de Chicago du 7 déc. 1944, spécialement les annexes 2 (règles de l'air), 6 (exploitation technique), 8 (navigabilité des aéronefs), 11 (services de la circulation aérienne). Ces règles se retrouvent déclinées en Europe au travers des JAR, ainsi des JAR OPS 1, correspondant aux normes fixées par l'annexe 6 à la convention de Chicago (pour la France, V. l'arr. du 12 mai 1997 relatif aux conditions techniques d'exploitation d'avions), puis au travers de règlements communautaires (par ex., les règl. n° 859/2008 « EU-OPS 1 » et n° 923/2012 concernant les « règles de l'air » ; V. également, pour la France, l'arr. du 3 mars 2006 sur les règles de l'air, JO du 3 mai).

405 - V. les art. R. 4241-1 et s. et A. 4241-1 et s. C. transports.

406 - Ainsi le décret-loi du 19 avril 1934 en matière de coordination rail-route. Rappelons par ailleurs que c'est au nom de cette coordination entre moyens de transport que fut longtemps institué un contingentement des transports routiers, spécialement en « zone longue », tandis qu'existait une « Tarification Routière Obligatoire ».

Finalement, il est possible d'affirmer que le droit des transports, et les règles professionnelles qui y sont insérées, trouvent leur fondement le plus général dans le fait que les transports sont une activité diffuse s'exerçant en réseau et en tout lieu, que chacun en a besoin, mais que nous pouvons tous aussi en subir les conséquences. De là, la nécessité d'organiser étroitement les activités de transports, non seulement pour des raisons de sécurité publique, mais aussi pour des raisons économiques ou environnementales... Cependant, les fondements doctrinaux des règles professionnelles inhérentes aux transports, spécialement ceux de la sécurité des transports et qui touchent aux fonctions d'exploitation, apparaissent ainsi très éloignés du fondement qui préside au droit social, et en particulier au droit du travail.

2 - Le droit social

Rappelons que, du point de vue de l'ordre juridique général, le droit du travail se présente comme un droit de protection du salarié. Dans l'entreprise, « nul ne peut apporter aux droits des personnes et aux libertés individuelles et collectives de restrictions qui ne seraient pas justifiées par la nature de la tâche à accomplir » (art. L. 1121-1 C. travail). Ce fondement se manifeste principalement par l'existence d'un ordre public « social », qui interdit qu'il soit dérogé par un contrat de travail à l'essentiel des dispositions du code du travail, sinon des conventions collectives, à moins que ce ne soit dans un sens plus favorable pour le salarié. Retenons également que le droit du travail s'applique à l'aune de l'existence d'un contrat de travail, dont le trait caractéristique et principal est l'existence d'une subordination juridique du travailleur à son employeur. Aussi le droit du travail, s'il n'ignore pas totalement les particularismes de métiers, est constitué avant tout d'un très important socle législatif commun à l'ensemble des salariés. C'est de façon subsidiaire que le droit du travail admet l'existence de spécificités sectorielles au travers des conventions collectives de branche et accepte marginalement la présence de règles dérogatoires pour certains métiers.

Pourtant, dans les faits, le droit du travail n'est pas nécessairement un droit anti-patronal. Pour le dire en quelque mots, il existe une conciliation entre les intérêts patronaux et salariaux qui a notamment lieu au travers de la loi et donc sous l'égide de l'État. Le droit du travail autorise, autant qu'il l'encadre, le pouvoir patronal, spécialement le pouvoir de direction écono-

mique et le pouvoir disciplinaire⁴⁰⁷. Et l'État va aussi mettre en balance ses propres intérêts.

Cette fonctionnalité du droit du travail est d'ailleurs admise par la législation, ce qui vient tempérer le fondement premier des dispositions sociales. L'article L. 1 du code du travail, concernant le dialogue social, indique ainsi que « tout projet de réforme envisagé par le Gouvernement (...) fait l'objet d'une concertation préalable avec les organisations syndicales de salariés et d'employeurs » et qu'à cet effet « le gouvernement leur communique un document d'orientation ». Il est précisé que cette procédure de concertation « n'est pas applicable en cas d'urgence ». Aussi, des considérations de politique économique ou d'ordre public, dont des considérations de sécurité publique, pourront être prises en compte lors de l'élaboration de la règle sociale, c'est-à-dire celles-là mêmes qui semblent présider à l'existence des règles professionnelles dans le secteur des transports. À l'acmé de ce brassage des différents mobiles participant à la naissance des règles, la « paix sociale » qui semble être le ressort principal du droit du travail pourrait d'ailleurs bien participer également à l'émergence de certaines règles professionnelles dans le secteur des transports.

B - Une diffusion réciproque des fonctionnalités propres à chaque champ

Le critère cardinal qui permet la distinction entre une règle sociale et une règle professionnelle applicable pourtant au même travailleur est que la règle sociale, fondée sur l'existence d'un contrat de travail, ne s'applique qu'au salarié et à son employeur, tandis que la règle professionnelle s'appliquera indifféremment à tout travailleur, qu'il agisse à titre salarial où en tant que travailleur indépendant. Mais tandis que la règle sociale va prendre un aspect professionnel, certaines règles professionnelles vont prendre un aspect social et des amalgames vont même se produire.

1 - L'aspect professionnel des règles sociales du transport

De nombreuses dispositions sociales du transport vont prendre en compte des particularismes de métier. Précisément, la règle sociale va aussi être celle d'un métier, intégrer les exigences économiques et sécuritaires du milieu du transport et devoir être articulée avec la règle

sociale. De longue date, le droit du travail comportait ainsi un ensemble de règles complémentaires ou dérogoires visant diverses professions du transport : cheminots, chauffeurs routiers, marins, mariniers, conducteurs de voitures-lits, manutentionnaires des ports. Notons aussi l'existence de règles spécifiques applicables à certaines fonctions logistiques, mais se situant dans n'importe quel secteur d'activité (par exemple, la manutention sur les « embarcadères »). Ces règles dérogoires étaient soit placées au titre IV du livre VII de l'ancien code du travail⁴⁰⁸, soit réparties dans les différents livres du code du travail, en fonction des thèmes abordés (très souvent, en matière d'aménagement du temps de travail). Mais ces règles n'avaient couramment pour fonction que de renvoyer à des textes non codifiés. Par ailleurs, il existait un code du travail maritime, tandis que divers textes codifiés de droit social étaient placés dans le code de l'aviation civile⁴⁰⁹. D'un strict point de vue formel, cette dimension professionnelle des règles sociales du transport s'est manifestement renforcée avec leur basculement progressif dans le code des transports, où elles se trouvent présentées principalement mode de transport par mode de transport⁴¹⁰.

Beaucoup de ces règles durcissent les conditions de travail des salariés du transport par rapport au droit commun. Elles peuvent donc être perçues comme des règles dont l'objectif est d'adapter ces conditions de travail aux besoins commerciaux des employeurs, compte tenu des caractéristiques techniques de chaque moyen de transport. Globalement, en matière de durée du travail, il est évidemment difficile d'arrêter impérativement un voyage commencé afin de se conformer aux règles sociales de droit commun. Pour l'employeur, la gêne commerciale serait importante. Des impératifs de sécurité concourent certainement à laisser une certaine souplesse à l'aménagement du temps de travail. Un bon exemple, du fait de l'extrême rareté de ce type de dérogation, est la possibilité de faire travailler les conducteurs de cars internationaux

407 - F. Collin et a., *Le droit capitaliste du travail*, PUG, Grenoble, 1980.

408 - Jusqu'en 2007 (nouvelle codification, en vertu de l'ord. n° 2007-329 du 12 mars 2007 et des décrets n° 2008-243 et 2008-244 du 7 mars 2008).

409 - S. Carré, « Les dispositions sociales du secteur des transports et le code du travail », *Rev. droit transports*, avril 2009, p. 9 et s.

410 - Logiquement, les quelques règles qui ne correspondaient pas à un secteur du transport particulier, mais concernaient plutôt des fonctions logistiques, sont restées dans le code du travail (par ex., l'art. L. 3132-6 C. trav.).

ou les navigants de la batellerie⁴¹¹ au-delà de six jours consécutifs⁴¹². Mais d'autres règles visent plutôt à protéger le travailleur itinérant du fait de son éloignement. Ainsi, l'article L. 5549-5, al. 2, du code des transports oblige l'employeur à prendre en charge les dépenses qu'occasionnent les soins nécessaires pour les gens de mer malades ou blessés après le début d'un embarquement et des dispositions similaires se retrouvent en droit routier ou en droit aérien⁴¹³. De façon générale, les dangers de la mer et des voyages aériens et lointains expliquent, d'un point de vue historique, les règles particulières en matière de prévoyance dans le transport maritime⁴¹⁴ et pour l'aviation civile⁴¹⁵.

Pourtant, les règles sociales concourent assez rarement, de façon directe et principale, à l'objectif central des règles professionnelles visant les métiers de l'exploitation, soit l'objectif d'une sécurité des transports. Il s'avère en effet que la règle professionnelle apportant sa propre protection à ce sujet, le droit du travail n'y concourt ouvertement qu'en peu d'occasions⁴¹⁶. Il y a certes le principe général édicté aux articles L. 1311-3 et L. 1311-4 du code des transports : les contrats de travail ne doivent contenir aucune clause de rémunération de nature à compromettre la sécurité. Mais cette règle apparaît plutôt comme une disposition d'ordre professionnel, car ces textes visent aussi les contrats

de transport, élargissant cette interdiction aux conducteurs, travailleurs indépendants⁴¹⁷.

Plus courantes sont les règles sociales de coordination avec les règles professionnelles : ainsi de l'obligation de reclassement pesant sur l'employeur en cas d'interdiction faite aux pilotes et aux copilotes de continuer leur activité de navigant, sauf autorisation médicale, au-delà de soixante ans (art. L. 6521-4 C. transports). L'interdiction de vol après l'âge de soixante ans pèse sur tous les pilotes professionnels pour des raisons de sécurité. L'obligation de reclassement au bénéfice des navigants salariés est donc une mesure de coordination du droit social, en relation avec l'existence d'une règle professionnelle. Toujours dans l'aérien, un texte réglementaire prévoit le maintien d'un salaire minimal si une suspension de vol est décidée par le conseil de discipline de l'aviation civile (R. 425-19 CAC), institution de nature typiquement professionnelle. De même, parce que les impératifs de sécurité, en ce qu'ils distendent le pouvoir de direction de l'employeur, peuvent le remettre en question, le droit social aérien indique que la décision d'un commandant de bord d'interrompre le voyage ne peut entraîner aucune rupture du contrat de travail du pilote (L. 6523-13 C. transports)⁴¹⁸.

Terminons sur les aspects professionnels de la règle sociale dans les transports en pointant la présence courante d'entreprises publiques et l'existence concomitante de travailleurs bénéficiant d'une situation « statutaire » ou contractuelle, mais propre à chaque entreprise (SNCF, RATP et par le passé : Air France, la SNCM, la CFNR...), démultipliant ainsi tout à la fois le caractère sectoriel et modal des règles sociales tout en assurant à leurs destinataires une pro-

411 - Pour la batellerie : art. R. 4511-9 C. transports.

412 - Pour les marins de la marine marchande, le report des jours de congé hebdomadaire est autorisé par la loi, mais à condition qu'un accord collectif le prévoit (art. L. 5544-18 C. transports).

413 - Pour le droit routier, V. spécialement les art. 11 et s. de l'Annexe I de la convention collective des transports routiers de 1950 (IDCC 16) ; pour le droit aérien, V. en particulier l'art. L. 6522-6, L. 6523-13 et L. 6523-14 C. transports.

414 - Code des pensions de retraite des marins français.

415 - Règles particulières en cas « d'accident aérien » (art. L. 6526-5 à L. 6526-8 C. transports).

416 - À titre d'illustrations, en droit ferroviaire, signalons les dispositions encadrant la polyvalence des tâches pour tout agent effectuant des fonctions de sécurité, dans le cadre de l'accord du 6 juin 2007 relatif au contrat de travail et aux classifications dans les entreprises de transport ferroviaire de fret (arr. d'extension du 23 juin 2008 ; V. aussi les art. 17 et s. de l'accord du 14 oct. 2008 sur l'aménagement du temps de travail dans le fret ferroviaire). Citons également les dispositions particulières du décret n° 2010-404 du 27 avril 2010 concernant le personnel sédentaire de certaines entreprises ferroviaires, quand ils sont affectés à des tâches essentielles pour la sécurité.

417 - Si l'art. L. 1311-3 C. transports vise toutes les opérations de transport, l'art. L. 1311-4, concernant spécifiquement les clauses de rémunération, ne vise que les « contrats de transport » et les contrats de travail. La rédaction de ce texte apparaît ainsi défectueuse en ce qu'elle ne prend pas en compte les locations de véhicule avec un équipage de conduite, comme la location de véhicule routier avec chauffeur, très courante dans le monde du transport.

418 - Il serait aisé de multiplier les exemples de ces règles sociales de coordination avec les règles professionnelles. Par exemple, en transport routier, des dispositions conventionnelles prévoient des mesures de protection pour le chauffeur routier dont le permis de conduire viendrait à être invalidé (protoc. d'accord du 13 nov. 1992 et du 23 juin 1993) ou qui serait reconnu physiquement inapte à la conduite, à la suite des contrôles médicaux périodiques qu'ils doivent subir (V. le régime IPRIAC de l'accord du 24 sept. 1980 ou l'art. 11 ter de l'Annexe I à la convention collective des transports routiers de 1950).

tection en principe avantageuse au nom même des impératifs sécuritaires et stratégiques du transport⁴¹⁹.

2 - Les aspects sociaux de la règle professionnelle

D'abord, l'existence de considérations sociales au sein des règles professionnelles est avérée. Elle découlera souvent des caractéristiques des négociations préalables (présence des partenaires sociaux) et de la reconnaissance de tels motifs⁴²⁰. Mais les règles professionnelles du personnel d'exploitation semblent avoir un effet ambivalent vis-à-vis de la fonction protectrice du droit social. Elles peuvent apporter une protection complémentaire en matière d'emploi (existence d'un marché du travail fermé) et de conditions de travail, tout en imposant des obligations complémentaires au travailleur salarié. Aussi, par-delà l'idée d'une protection du travailleur, elles participeront à sa situation sociale, parce qu'elles vont souvent fixer des conditions d'accès et de maintien à l'activité professionnelle. Un exemple extrêmement clair est la situation des pilotes professionnels de

l'aviation civile soumis en permanence à un contrôle de leur aptitude et de leur compétence à piloter et pour qui chaque évolution professionnelle, comme de passer d'un type d'appareil à l'autre, nécessite l'obtention d'un brevet spécifique⁴²¹. Combien même l'exigence professionnelle ne l'est que de façon juridiquement accessoire (V. *supra*), comme la nécessité d'un permis de conduire routier, la perte de cette habilitation aura des conséquences sur le contrat de travail parce que l'exécution du contrat deviendra impossible⁴²². Occasionnant principalement des sujétions, ces dispositions créent des obligations qui peuvent venir justifier sanctions disciplinaires ou rupture du contrat de travail en cas de non-respect, y compris quand l'application de la norme professionnelle est de la responsabilité de l'employeur. Par exemple, commet une faute grave justifiant d'un licenciement, le chauffeur routier qui, ayant perdu la carte de conducteur nécessaire au fonctionnement du tachygraphe, ne signale pas cette perte à son employeur. Il expose en effet celui-ci à une sanction pénale⁴²³.

Mais la règle professionnelle n'est pas seulement une norme qui conditionne l'accès ou le maintien de l'activité professionnelle. Ces dispositions encadrent également les processus de travail et participent donc aux conditions de travail. Là encore, les exemples sont infinis. Armateurs, bateliers et compagnies aériennes sont tenus à des normes d'équipage⁴²⁴. Or, la

419 - Au XIX^e siècle et dans la première moitié du XX^e siècle, et souvent suite à des mouvements sociaux, c'est bien l'aspect stratégique des transports ferroviaires pour l'économie des pays qui a pu inciter les États à accorder aux cheminots divers avantages sociaux ou à décider d'un contrôle strict de ces transports par les pouvoirs publics. Ces considérations de politique économique ont pu se lier aussi avec des considérations d'ordre sécuritaire pour influencer le droit social des travailleurs du transport. L'hypothèse a ainsi été émise que, durant le XIX^e siècle, l'existence de contrats de travail stables au profit des cheminots (par opposition au contrat de louage de service des art. 1779 et 1780 du code civil, proche du contrat d'entreprise) s'est principalement concentrée autour des compagnies de chemins de fer, parce que la discipline toute militaire qu'exigeait la sécurité ferroviaire ne pouvait être remplie que par la subordination juridique puissante qu'apportait le contrat de travail (P. Lefebvre, « Subordination et révolutions du travail et du droit du travail », *Entreprises et Histoire*, déc. 2009, p. 45). L'émergence de la notion de contrat de travail serait liée à la reconnaissance de la subordination juridique alors que c'est l'idée de mise à disposition (d'une force de travail) qui domine l'ancienne notion de louage de service (V. O. Tholozan, « Le contrat de travail : révision du louage de service en droit français », *RRJ*, 2014, vol. 5, p. 1999 et s.).

420 - Pour l'aérien, lire les propos d'E. D. Lecat, « Temps de travail des personnels navigants aériens : vers une harmonisation communautaire », *D.S.*, 2000, p. 420 et s.; dans la batellerie : S. Carré, *L'interrelation entre le professionnel et le social : le cas du droit rhénan*, PUR, Rennes, 2015. Enfin, en droit routier européen, la réglementation en matière de temps de conduite et de repos (successivement, les règl. n° 543/69, n° 3820/85, n° 561/2006) affirme explicitement la prise en compte de considérations sociales dans ses intitulés et ses considérants introductifs, en dépit de sa nature typiquement professionnelle (V. aussi *infra*).

421 - Par exemple, les qualifications de type ainsi que certaines qualifications de vol, comme la qualification IFR (vol aux instruments). Sur ces questions : V. l'annexe I de l'OPS 1 ainsi que les JAR CFL 1 (pour les avions), CFL 2 (pour les hélicoptères); V. également le règl. (CE) n° 1899/2006 ainsi que l'Annexe III du règl. (CE) n° 216/2008 du 20 fév. 2008.

422 - De plus, de façon critiquable, des tribunaux ont pu admettre que les conséquences d'une situation juridique née hors du travail soient considérées comme constitutives d'une faute professionnelle participant de l'économie du contrat de travail. Par exemple, les juges ont pu décider que le retrait du permis de conduire, suite à une infraction au code de la route commise dans le cadre de la vie privée d'un chauffeur routier, était constitutive d'une faute professionnelle justifiant d'un licenciement pour faute grave (Soc. 19 sept. 2007, *Rev. droit transports*, janv. 2008, *JurisData* n° 2007-040442).

423 - Montpellier, 24 avril 2013, n° 12/00868, *JurisData* n° 2013-019605.

424 - En général, les critères légaux sont relativement souples et renvoient à un équipage minimal nécessaire pour la sécurité d'exploitation, compte tenu des caractéristiques techniques et matérielles de l'outil de transport, de la durée des parcours, etc. En maritime, V. par ex. l'art. L. 5522-2 C. transports; pour la batellerie, V. l'art. L. 4212-2 et D. 4212-2 et s. C. transports, arr. du 2 juil.

composition des équipages, règle professionnelle, fixant ainsi le nombre minimal et la spécialisation professionnelle des travailleurs à bord, va largement déterminer les rythmes et l'intensité du travail⁴²⁵. Il existe un lien très fort entre l'organisation du travail des salariés itinérants et les compositions d'équipage. Par exemple, un outil de transport permettant l'embarquement d'un équipage conséquent autorise une exploitation continue avec une organisation du travail par « quart » (pousseurs de la batellerie, marines marchandes)⁴²⁶.

De façon générale, il va être nécessaire de faire en sorte que les règles sociales en matière de temps de travail n'entrent pas en contradiction avec les règles professionnelles fixant les durées pendant lesquelles le travailleur est en droit de gouverner l'outil de transport : temps de navigation, de vol, de conduite... Les bateliers rhénans doivent prendre en compte des temps de navigation fixés par les normes professionnelles inscrites au Règlement du Personnel de Navigation (RPN)⁴²⁷. Les conducteurs de poids lourds sont tenus à des pauses de conduite qui allongent la durée de leur mission sans entrer dans la durée du travail⁴²⁸. L'annexe 6 à la convention de Chicago fixe des principes directeurs pour les temps de vol des pilotes⁴²⁹. Périodes de service, de repos et de vol doivent être définis par les États et ces règles, reprises par

2008 relatif à l'équipage et à la conduite de certains bateaux (JO 18 juil.) ; pour l'aviation civile, V. le §. 9.1 et s. de l'Annexe 6 à la convention de Chicago, l'art. 7 a) de l'Annexe III du règlement européen n° 965/2012 (Sous-Partie FC) et l'art. R. 422-1 CAC.

425 - De plus, ces règles ont aussi une influence sur l'emploi. Par exemple, dans le ferroviaire, le passage de la traction vapeur à la traction diesel ou électrique, ainsi que l'amélioration des dispositifs de sécurité des trains ont fait disparaître progressivement les équipages de conduite à deux, ainsi que l'agent de contrôle des convois de marchandises placé dans le « wagon de queue ». Dans l'aéronautique civile, les mécaniciens et les navigants « radios » ont pratiquement tous disparus...

426 - À l'inverse, l'impossibilité pour deux équipes de travail de pouvoir aisément se relayer en cours de route semble étroitement corrélée à l'autorisation de pouvoir faire travailler le personnel de conduite beaucoup plus longuement tant sur la journée que sur la semaine (V. ainsi, les « temps de service » des conducteurs routiers, spécialement les « grands routiers » ; V. aussi les « temps de présence » autorisées dans la batellerie artisanale).

427 - Pour la France, décret n° 717-2011 du 22 juin 2011.

428 - Application conjuguée des règl. (CE) n° 561/2006, art. 7, dir. n° 2002/15/CE, art. 3, a) et règl. (UE) n° 165/2014, art. 34, §. 5.

429 - Annexe 6, §. 4.10.1, a) et §. 4.10.2, a) et suppl. A au chap. 4.

des textes de droit communautaires, auront évidemment une influence sur le droit social⁴³⁰. À l'adresse des aviateurs travaillant sous statut salarial, le droit français opère une conversion des heures de vol en temps de travail⁴³¹.

L'entremêlement des règles professionnelles et des règles sociales peut devenir extrême. De la sorte, le droit professionnel fluvial, s'il affirme la présence d'un équipage minimal sur les bateaux, fournit en réalité peu de précisions⁴³². Et ce sont finalement des conventions collectives qui fournissent les indications nécessaires⁴³³. Le droit social se saisit ici de notions (l'équipage minimal) qui appartiennent plutôt au droit professionnel. À l'inverse, le droit professionnel aborde des notions qui ne paraissent appartenir qu'au droit du travail. De la sorte, l'ordonnance n° 2012-814 du 22 juin 2012 fixe des durées maximales du travail pour les conducteurs routiers indépendants (art. L. 3312-6 C. transports)⁴³⁴. Enfin, l'annexe 6 à la convention de Chicago aborde les périodes « de service » des pilotes professionnels, quels qu'ils soient, quand le droit aérien français aborde les temps de service des seuls pilotes professionnels salariés (art. L. 6525-2 C. transports).

3 - L'amalgame des règles sociales et professionnelles

En définitive, souvent la confusion règne. Les ambiguïtés sont légion. Au nom d'une nécessaire articulation entre règles professionnelles et sociales, une osmose tend à se produire. À notre sens, il serait intellectuellement judicieux de distinguer plus nettement ces différentes règles, même si les unes et les autres se

430 - Règl. (CE) n° 859/2008 du 20 août 2008, Annexe III, Sous-Partie Q.

431 - V. les art. L. 6525-3 C. transports et D. 422-4 CAC.

432 - Sauf sur le Rhin (RPN, art. 3.14 et s.).

433 - Par ex., les art. 8 et s. de l'accord du 10 janv. 2001 « relatif à la RTT négociée » pour le personnel navigant des bateaux de fret sur la flotte classique.

434 - Certes, la durée effective du travail, en droit social routier, est le temps pendant lequel le salarié est sous la subordination de son employeur (art. L. 3121-1 C. transports et décret n° 83-40, art. 5, §. 1), alors que pour les chauffeurs routiers indépendants, elle ne peut se mesurer que par d'autres critères (art. 3312-5 C. transports). On aurait cependant tort de croire que les notions soient si éloignées l'une de l'autre en transport routier. En effet, dans ce secteur, le droit français du travail renvoie également au droit communautaire (dir. n° 2002/15 du 11 mars 2002), qui fournit une définition très matérielle du temps de travail (art. 3, a) et proche de celle qui doit être utilisée pour les chauffeurs indépendants (art. 3, a, pt. 2).

complètent et se renforcent. Si les salariés sont des professionnels et si les deux domaines peuvent avoir pour objet commun le labeur, il n'en reste pas moins que leurs fondements sont différents, ce dont il résulte que les règles professionnelles s'adressent en réalité à d'autres travailleurs que les salariés, tandis que la plupart des salariés ne sont pas concernés par une réglementation de métier. Or, globalement, la législation tend à confondre les deux corpus par absorption d'une réglementation par l'autre.

On peut supposer que cette manière de procéder relève des aspects pratiques du droit. Le droit professionnel pouvant s'adresser aussi aux salariés, il peut apparaître normal de présenter le droit social au sein du droit professionnel⁴³⁵. Cependant, la part revenant au droit social devrait être fermement isolée au sein du droit professionnel, ce qui n'est pas toujours le cas.

Dans la première partie du code des transports sur les « *Dispositions communes* », au livre troisième concernant la « *réglementation sociale du transport* », on trouve d'authentiques règles de droit professionnel comme celles inscrites aux articles L. 1311-3 et L. 1311-4 sur les opérations de transport ou sur les clauses contractuelles susceptibles de remettre en question la sécurité des transports, mais aussi l'article L. 1322-1 sur la durée du travail des non-salariés des entreprises du transport ou l'article L. 1323-1 sur l'aptitude physique du personnel de conduite. Mais, à l'inverse, le droit social routier (art. L. 3312-1 à L. 3312-3) semble faire partie du droit professionnel routier (art. L. 3311-1 à L. 3315-6). Néanmoins, ce droit professionnel a pour intitulé « *Réglementation du travail* », ce qui pourrait renvoyer au droit du travail, quand l'intitulé de la partie concernant les salariés prend une connotation très professionnelle : « *Durée du travail du personnel roulant des entreprises de transport* »⁴³⁶. Bizarrement,

l'article L. 3313-2 du code des transports sur les conventions de forfait à l'année décrites aux articles L. 3121-2 et L. 3121-3 du code du travail se trouve dans la partie professionnelle consacrée aux temps de conduite et de repos (art. L. 3313-1 et s.). Le droit européen n'est d'ailleurs pas en reste, qui présente la réglementation des temps de conduite et de repos, applicable à tous les conducteurs de poids lourds et de véhicules de transport en commun, comme étant une réglementation « *sociale* »⁴³⁷, tandis que la directive n° 2002/15 sur l'aménagement du temps de travail des chauffeurs routiers, qui est en principe un texte de droit social communautaire décidé en vertu de la directive n° 93-104 en matière de durée du travail, n'en saisit pas moins les « *travailleurs mobiles* » et les chauffeurs routiers indépendants⁴³⁸...

En droit maritime, dans le code des transports, le droit du travail apparaît également comme une composante du droit professionnel. Mais il n'est pas toujours clair que les règles placées au titre IV du livre V, intitulé « *Le droit du travail* », ne s'appliquent qu'aux marins salariés, dans la mesure où les articles introductifs L. 5541-1 et L. 5541-1-1 concernent bien les marins salariés, tandis que les articles suivants ne visent le plus souvent que les « *marins* » ou les « *gens de mer* ». Au surplus, l'article L. 5541-1-2 concerne les marins non-salariés. C'est donc le contenu ou l'objet de chaque disposition qui permet effectivement d'affirmer qu'une règle ne vaut que pour les salariés, ainsi quand le texte vise « *l'employeur* » ou les « *contrats de travail* »⁴³⁹ ou lorsque la disposition ne prend tout son sens qu'en relation avec l'existence de normes fixées au code du travail (régime des heures supplémentaires, congés payés...). Mais pour certaines questions, ces règles ne sont-elles pas susceptibles de s'appliquer indépendam-

suite aux dispositions sociales des articles L. 3312-1 à L. 3312-3, sont abordés les thèmes professionnels de la durée du travail des conducteurs indépendants, les temps de conduite et de repos, la formation professionnelle des conducteurs.

437 - L'actuel règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006 est relatif à « l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route ». Les professionnels du secteur routier dénomment familièrement cette réglementation sur les temps de conduite et de repos (ainsi que celle sur l'utilisation du tachygraphe) la « *RSE* » (réglementation sociale européenne).

438 - V. l'art. 3 distinguant en matière de temps de travail le cas des travailleurs mobiles du cas des travailleurs indépendants.

439 - Par exemple, certaines dispositions ne mentionnent que l'armateur (p. ex. : l'art. L. 5542-18-1), d'autres mentionnent l'armateur ou l'employeur (p. ex. : L. 5542-33-1).

435 - Inversement, dès lors que l'on s'adresse à un public formé de salariés, il sera utile de présenter le droit professionnel au sein du droit du travail, puisque ce droit professionnel sera une partie intégrante du statut de ces salariés. Ainsi, B. Cabannes et N. Loukakos présente les « titres aéronautiques » des pilotes au sein de leur partie consacré au « droit du travail » (Guide pratique du pilote de ligne, *op. cit.*).

436 - Placé en premier avant l'article L. 3312-1 en matière de durée du travail (disposition typiquement d'ordre social, s'adressant aux seuls salariés), l'article L. 3311-1 comporte clairement une norme professionnelle visant « la conduite et l'exploitation de tous véhicules routiers ». Quant à l'intitulé du livre troisième « Réglementation du travail... », il renvoie finalement à la notion toute matérielle du travail, c'est-à-dire au labeur. En effet, faisant

ment de tout contrat de travail ? Ainsi, les articles L. 5542-34 à L. 5542-36 concernant « les devoirs des marins », les dispositions en matière de nourriture et de couchage⁴⁴⁰, l'exigence de présenter les certificats d'aptitude physique (art. L. 5545-3-1).

Ces imprécisions ne relèvent peut-être pas que de facilités rédactionnelles. S'il existe certes des marins non-salariés, le contrat d'engagement maritime ne pourrait être conclu que par un marin salarié⁴⁴¹ et le droit du travail maritime ne s'appliquerait qu'à celui-ci. Pourtant, le contrat d'engagement maritime, appuyé sur l'expédition maritime, n'était pas à proprement parlé un contrat de travail⁴⁴². Il ne l'est devenu que parce que s'y est attaché de plus en plus nettement le constat d'une subordination juridique entre le marin et l'employeur. Le droit du travail maritime semble donc encore porter la marque de cette ambiguïté⁴⁴³.

440 - Liées à l'inscription du marin au rôle d'équipage.

441 - P. Chaumette, *Le contrat d'engagement maritime*, CNRS éditions, Paris, 1993, p. 86.

442 - Le statut du marin (salarié ou non) est d'abord fixé au XVII^e siècle par le mécanisme des classes puis de l'inscription maritime (XIX^e siècle). Les règles du contrat d'engagement maritime furent longtemps posées par l'ordonnance royale de 1681, bien avant que ne s'institue la notion moderne du contrat de travail. Le contrat d'engagement maritime suppose la présence d'un navire, un travail en rapport avec la marche du navire et un engagement envers l'armateur. L'ensemble de ces éléments distend le contrat d'engagement maritime du contrat de travail par le renfort d'éléments strictement professionnels, c'est-à-dire liés à un métier spécifique (exploitation d'un navire).

443 - Le contrat d'engagement maritime, qui fut par le passé plutôt le cadre contractuel d'un droit social autonome (mais où domine l'élément professionnel : la condition de marin) resterait aujourd'hui le réceptacle du contrat de travail maritime en ce qu'il peut comporter des éléments professionnels. Le premier contrat annexe le second quand il y a service à bord d'un navire. Mais l'engagement envers l'armateur pourrait ne pas prendre les caractéristiques du contrat de travail. Il y a encore quelques années, on s'interrogeait régulièrement sur la nature juridique de l'engagement du capitaine envers l'armateur. Certains y voyaient un contrat commercial, ce que la réglementation relative aux capitaines corroborait en partie (M. Le Bihan-Guénolé, *Droit du travail maritime. Spécificité structurelle et relationnelle*, éd. L'harmattan, Paris, 2001, p. 57 et s.). Au demeurant, l'article L. 5542-1 du code des transports n'énonce-t-il pas que « tout contrat de travail conclu entre un marin et un armateur (...) est un contrat d'engagement maritime » et non pas que tout contrat d'engagement maritime est un contrat de travail ? On fera à ce sujet un rapprochement utile avec le droit aérien français qui, lui, semble imposer le contrat de travail comme seule modalité d'engagement du personnel navigant, encore que cette exigence puisse ne porter que sur la forme écrite du contrat : « L'engagement d'un membre du personnel

Enfin, en droit aérien, les mêmes difficultés existent. Le code des transports présente le statut du personnel navigant par paliers successifs : d'abord, les conditions générale d'activité pour tout aviateur, y compris pour les pilotes de loisir (art. L. 6511-1 et s.). Puis les règles concernant le personnel navigant professionnel sont abordées (art. L. 6521-1 et s.). Enfin, sont édictés d'autres points relevant manifestement du droit du travail. Mais le statut des pilotes salariés se dégage mal de celui des pilotes professionnels. Dans le cadre du statut de ces derniers, on aborde presque subrepticement celui des salariés, car il n'existe pas de partie précise regroupant toutes les règles sociales. Il n'existe que des sous-parties du titre consacré aux pilotes professionnels et visant alors, soit les relations individuelles du travail, soit les relations collectives, soit la durée du travail, soit la protection sociale, soit les retraites... Et pour autant, dans la partie liminaire qui semble concerner tout le personnel professionnel, on trouve incidemment quelques règles sociales⁴⁴⁴.

navigant professionnel (aérien) donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit » (art. L. 6523-1 C. transports).

444 - Par ex. l'art. L. 6521-6 annonçant de façon imprécise l'application du code du travail au personnel navigant de l'aéronautique civile, comme si le droit du travail s'imposait à tous ces navigants, même à ceux n'ayant pas le statut de salarié, à moins qu'il soit considéré qu'il ne puisse y avoir de pilote professionnel qui ne soit aussi salarié.