



15ème législature

Question N° : 15364	De M. Jimmy Pahun (Mouvement Démocrate et apparentés - Morbihan)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse >Concurrence déloyale sur le marché de la croisière et de la formation à la voile	Analyse > Concurrence déloyale sur le marché de la croisière et de la formation à la voile.
Question publiée au JO le : 18/12/2018 Réponse publiée au JO le : 03/12/2019 page : 10603 Date de changement d'attribution : 24/09/2019 Date de signalement : 18/06/2019		

Texte de la question

M. Jimmy Pahun attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le fait que de nombreux plaisanciers propriétaires de voiliers à usage privé proposent, moyennant rémunération, leurs bateaux et leurs services de *skipper* à des particuliers souhaitant faire une croisière à la voile ou être formés à la navigation. Ces pratiques se sont développées de façon exponentielle grâce à des plateformes numériques spécialisées dans l'organisation de la mise en relation des plaisanciers. Ces plateformes numériques calquées sur le modèle de la plateforme Uber se font rémunérer par les plaisanciers ou les particuliers embarqués à bord des bateaux. C'est sur leurs sites que s'organisent et se lient l'offre et la demande et les paiements. Ces pratiques sont contraires au droit maritime et au droit des transports puisqu'il faut être titulaire d'un brevet de commandement ou faire valoir un diplôme relevant du ministère des sports pour exercer ce type d'activité. Cependant, le contrôle mis en œuvre par les services de l'État ne semble pas suffire à dissuader ces pratiques. Quant aux plateformes numériques, elles opposent le principe de la libre prestation de services dans l'Union européenne (UE) ainsi que la directive sur le commerce électronique. Pourtant, la jurisprudence récente de la Cour de justice de l'UE (C-434/15 et C-320/16) invalide ces mêmes arguments alors soulevés par la société Uber. Il souhaiterait donc connaître sa position sur ce sujet et savoir, le cas échéant, si des mesures seront proposées pour garantir l'application de la législation et donc l'existence d'une concurrence loyale sur le marché de la croisière et de l'enseignement.

Texte de la réponse

Les plateformes numériques de mise en relation s'appuient sur des pratiques traditionnelles (bourse aux équipiers...) mais ont démultiplié les capacités et proposent une offre de produits et de services variés : promenades en mer, formations, prestations hôtelières à quai.... Cette situation ouvre plusieurs problématiques, celle des plateformes et celle des prestations qu'elles diffusent. Concernant les plateformes, leur rôle est variable du simple éditeur d'offre à une implication plus forte leur donnant une responsabilité dans la commercialisation avec notamment des services associés (assurance). La jurisprudence, notamment celle de la Cour de justice de l'Union européenne, va contribuer au cadrage de leurs interventions. Concernant les prestations de services, celles-ci ne peuvent être proposées que dans le respect des législations et réglementations en vigueur. Il convient ainsi de

distinguer l'offre de prestation effectuée par des professionnels, respectant la réglementation maritime et fiscale, qui utilisent ces plateformes pour diffuser leur offre, de celles proposées par des particuliers. S'agissant des particuliers, ils ne peuvent proposer ponctuellement que des offres collaboratives sans but lucratif, ni démarches commerciales et n'autorisant qu'une simple participation aux frais. Il arrive parfois dans le secteur du nautisme et de la plaisance, comme dans les autres secteurs de l'économie collaborative, que « l'économie » prenne le pas sur l'esprit « collaboratif » des particuliers qui utilisent le filtre des plateformes pour dissimuler une activité économique non déclarée. Il va de soi que l'administration est extrêmement attentive à ces offres. Les professionnels respectant la réglementation et les particuliers proposant ponctuellement de la co-navigation entrent parfaitement dans l'esprit de la digitalisation de la filière nautique. Ils contribuent même à diffuser l'envie de mer auprès de futurs navigateurs qui n'y auraient pas goûté sinon. En revanche, les personnes qui, sous couvert de co-navigation, développent une activité professionnelle sans respecter la réglementation, font l'objet de poursuites sur le fondement de délits de travail dissimulé et d'exercice illégal du commandement sur un navire qui a une activité professionnelle avec des sanctions pénales qui peuvent être importantes. En outre, des évolutions législatives et réglementaires récentes sont à noter. De nouveaux brevets professionnels plus accessibles ont été créés et publiés par décret du 28 décembre 2017. Ils ne restent toutefois accessibles qu'à des professionnels ayant le statut de marin. La loi d'orientation pour les mobilités (LOM) va également faciliter l'accès à ce même statut de marin pour des activités de services côtiers et touristiques ou accessoires à des activités terrestres. C'est par voie d'ordonnance que cette réforme importante voulue dans la LOM sera mise en oeuvre. Ce nouveau cadre législatif et réglementaire répondra aux attentes des personnes souhaitant exercer une activité professionnelle maritime à proximité immédiate des côtes et facilitera le travail des unités de contrôle en mer pour l'encadrement des prestations proposées par le biais des plateformes internet.