

Rapport de synthèse des interventions et débats de l'atelier :

La grande plaisance : droit applicable et bassin d'emploi

par

Julien BELDA
Association La Touline

L'atelier dont nous avons eu à nous occuper avait pour objet de clarifier ce que l'on appelle le secteur de la « grande plaisance » tant en ce qui concerne le droit applicable que son potentiel d'emploi et ses répercussions économiques.

L'activité de la grande plaisance connaît un développement exceptionnel depuis ces 10 dernières années. Actuellement, ce secteur jouit d'une croissance de 6% par an. Selon certaines études, la flotte mondiale sera, d'ici 2010, forte de 8000 unités de plus de 24 mètres sachant que, pendant la saison estivale, la moitié des yachts séjournent en méditerranée. Grâce à sa situation privilégiée, sa diversité culturelle ou sa gastronomie, cette zone du globe sera, au moins une fois, la destination de tous ces navires même si le manque de places (anneaux) s'y fait cruellement sentir.

Au regard des enjeux économiques et du potentiel d'emploi que cette activité peut drainer, il était important de réunir et de profiter de l'expérience des capitaines de yachts, des universitaires, des juristes, associations, représentants de syndicats afin d'explorer ce domaine et d'en partager les connaissances. Ce travail a été rendu possible par l'action de l'«Observatoire des Droits des Marins» et je vais donc essayer de vous rendre compte dans ce développement des nombreuses questions qui ont été abordées.

La première difficulté rencontrée par notre groupe de travail aura été de s'accorder sur le sujet et d'en fixer les contours. Ainsi, nous ne pouvions évidemment pas nous limiter à la conception commune de la plaisance généralement qualifiée d'activité de sport ou de loisir ou nous étendre indéfiniment à toutes les activités concernant ce secteur.

Le terme même de « plaisance » en français prête à confusion car il est souvent délicat de déterminer ce qui relève de la plaisance, du nautisme, du yachting ou du transport de passagers. En outre, un grand nombre de navires peuvent tout à fait avoir des activités mixtes (ce qui est le cas par exemple de 50% des yachts de plus de 30 mètres).

Dans la conception anglaise, la différence est plus nettement établie avec les mots de « yachting » pour tout ce qui est professionnel et de « leisure » ou de « boating » pour le navire de monsieur tout le monde.

Pour plus de pragmatisme par le terme « grande plaisance », nous nous sommes concentrés sur les yachts de plus de 24 mètres « hors tout », de moins de 12 passagers, hors ENIM c'est-à-dire sous pavillons rouges.

Même si un des objectifs du RIF est de faire revenir certains de ces yachts sous le contrôle des autorités françaises, en l'état actuel, les navires de grande plaisance sont sous pavillons étrangers. L'influence de ce pavillon sur le monde du yachting n'est pas encore déterminée ni vraiment déterminable et ne fera donc pas l'objet de développements.

Afin de faire un compte rendu le plus complet possible de l'atelier de travail « grande plaisance : droit applicable et bassin d'emploi », nous aborderons des aspects qui soulèvent en général énormément d'interrogations et auxquels la diversité des échanges et l'expérience des personnes présentes ont pu apporter certains éclaircissements.

Le compte rendu du développement de cet atelier se fera en 3 points :

- 1) Les brevets, l'emploi et les retombées économiques et nous verrons à quel point ceux-ci sont étroitement liés entre eux,
- 2) Les questions relatives aux règles sociales, techniques et de vie à bord des navires battant pavillon rouges et enfin,
- 3) L'évolution de la jurisprudence en cas de litige ou de rupture de contrat.

1) Les brevets, l'emploi et l'activité économique

Dans un domaine qui est largement dominé par les Anglais et la langue anglaise comme tout le reste du monde maritime, il existe des problèmes de traduction qui ne valorisent pas toujours les brevets français ou qui peuvent prêter à confusion.

Nous comprendrons facilement que la traduction en anglais de ce qui était le « Brevet de Patron de Petite Navigation Côtière » (BPPN) ne favorisait guère les capitaines français face à la qualification britannique plus avantageuse de « Yacht Master ».

Les brevets délivrés par nos écoles et nos centres de formation ont dû s'adapter et adopter le mot « yacht » dans leurs intitulés. Le but de cette traduction étant que les détenteurs de ces brevets ne soient pas trop rapidement « sous considérés » par les armateurs étrangers.

Les répercussions peuvent être importantes. En effet, il ne s'agit pas d'un problème anodin de langage car derrière se cache une tout autre réalité. Le constat est simple : une qualification qui est mal interprétée, mal comprise peut nuire au recrutement d'une personne qualifiée.

Puisque l'atelier concernait la grande plaisance et son bassin d'emploi, il était important de rappeler ce premier problème et de souligner que lorsqu'un capitaine français est placé sur un yacht et qu'il arrive à entretenir des rapports de confiance avec son armateur, il y aura des répercussions ensuite au niveau de l'économie et de l'emploi. Ces répercussions transversales sont parfois sous-estimées.

En effet, lorsqu'un capitaine français est en poste sur un yacht, cela signifie, dans la très grande majorité des cas, que seront également français le second capitaine, le chef mécanicien, le second mécanicien, les matelots etc. selon les besoins navires.

Ensuite, le recrutement d'un capitaine français sur un yacht va non seulement avoir des effets sur l'enrôlement de l'équipage mais aussi sur toute une série de professions connexes, c'est-à-dire que cela va agir sur de nombreux secteurs de l'économie, que ce soit pour l'avitaillement général (frais de réceptions, fleuriste traiteurs...) ou, les chantiers navals (hivernage annuel, décoration intérieure, refit du navire, gardiennage, peinture, strate, menuiserie, sellerie, tapisserie, ébénisterie, chaudronnerie, équipements...).

Une unité de luxe de 35 mètres dépense en moyenne une somme annuelle dépassant le million d'euros dans des activités qui touchent aussi bien les secteurs primaires, secondaires, tertiaires voire le secteur plus nouveau que certains professionnels appelle avec originalité le « quaternaire », qui correspondrait aux équipements de très haute technologie.

L'impact des budgets liés à la grande plaisance sur l'économie et sur l'emploi ne peut pas et ne doit pas être négligé puisqu'il est question d'armateurs dont le pouvoir d'achat est souvent difficilement concevable pour le commun des mortels. Ce pouvoir d'achat peut, pour certains propriétaires de Yacht, être qualifié de budget « no limit » (selon Jean-Marie LACARRIERE, Secrétaire Général du Groupement des Equipages Professionnels du Yachting - GEPY).

Quant au nombre total de personnel embarqué sur les yachts en Méditerranée, il a été estimé à 3500 personnes, toutefois les places sont jusqu'à maintenant très largement occupées par des marins britanniques.

Les marins britanniques ont l'avantage de la langue et sont en général mieux formés à la qualité du service à bord. En ce qui concerne les brevets, ceux délivrés aux équipages professionnels du yachting, ils sont proches ou équivalents à ceux du commerce. En revanche, il est souvent souligné que le travail à bord des yachts doit répondre à la fois à un « savoir faire » et à un « savoir être ».

Il faut prendre conscience que le personnel à bord, quel que soit son grade, cumule le travail de marin et celui d'hôtelier. La présentation et l'attitude générale demandées obéissent à des exigences bien supérieures.

A bord d'un yacht de luxe le travail du capitaine ne se limite pas à la conduite du navire mais s'étend aux opérations commerciales, à la réception des invités... Son rôle étant parfaitement assimilable à celui d'un directeur d'hôtel.

Pour certains professionnels du yachting, les marins issus de la Marine marchande devraient être plus sensibilisés sur l'aspect « service » à bord des yachts. Un module de formation pour le service à bord de tels navires mériterait sans doute réflexion.

Voilà pour ce qui est de donner un bref aperçu de la situation au niveau du volet bassin d'emploi et formation. Nous allons maintenant nous intéresser à ce qui concerne les conditions de vie à bord.

2) Règles techniques et conditions de vie sur les yachts battant « pavillons rouges » (« Red Ensign Group »)

Actuellement plus de 90% des yachts sont sous « pavillon rouge » c'est-à-dire sous pavillon britannique bis comme Jersey, Iles Vierges dont certains ont été classés par ITF comme pavillons de complaisance (Bermudes, Isle Cayman, Gibraltar) (Yves REYNAUD, Inspecteur ITF)

Souvent ces « pavillons rouges » sont considérés comme les « mauvais élèves » pour tout ce qui touche aux questions sociales et techniques car en principe, aucune couverture sociale ni aucun brevet d'aptitude n'est requis pour les marins, ni de prescriptions techniques pour le navire. Toutefois, nous allons tout de suite pouvoir nuancer ce préjugé.

A propos des considérations fiscales et sociales :

Le but ici ne sera pas d'exposer les avantages et les inconvénients de chacun des pavillons rouges mais on notera toutefois qu'à l'intérieur même de cette qualification de « pavillon rouge », il existe des graduations qui ont pour effet de les rendre plus ou moins contraignants et/ou attractifs les uns par rapport aux autres.

Ainsi, il est déjà arrivé qu'un propriétaire de yacht décide, selon ses intérêts, de passer d'un pavillon rouge à un autre.

La tendance générale qui semble se dégager est que les salaires des marins sont établis par rapport à un prix du marché et non pas par rapport à une quelconque grille comme cela existe par exemple en France pour l'ENIM.

Le montant du salaire ne comprend aucune charge sociale ni cotisation. Ce sera alors au marin de choisir lui-même une assurance maladie ou une couverture sociale ou de ne pas en prendre du tout.

De même, libre à lui de déclarer ou non, mais avec les risques que cela comporte, ses revenus à l'administration fiscale.

Enfin, on pourra noter qu'il est tout à fait possible pour un marin sous pavillon rouge de cotiser à l'ENIM.

Son salaire se verra alors réduit mais il bénéficiera en revanche des droits et avantages accordés par cette institution.

Le marin a alors recours à une agence privée titulaire d'un rôle d'entreprise qui fera l'interface entre le marin et l'ENIM.

En ce qui concerne la catégorie, elle sera choisie par le marin sachant que celui-ci aura la possibilité de la sous-évaluer en cotisant moins.

Autre alternative, lorsque le marin réside sur un navire de pavillon étranger, il aura la possibilité de cotiser auprès de la Caisse des Français à l'Etranger qui bénéficie d'un régime avantageux.

Globalement, il a été exprimé pendant l'atelier qu'il était nécessaire de bien faire prendre conscience aux marins embarqués de l'importance d'être couvert par une assurance ou de cotiser auprès d'un organisme privé ou public. Parfois, les marins sur les yachts, entraînés par l'ambiance générale de luxe se retrouvent à dépenser plus qu'il ne le faudrait sans penser forcément à cotiser ce qui, à terme, pourra les mettre en difficulté.

Concernant les normes techniques et les brevets des personnes embarquées :

La question des normes techniques a été abordée par la « UK Maritime and Coastguard Agency » l'équivalent de nos Affaires Maritimes, dans un code qui comprend les normes et les standards de sécurité des navires sous « pavillon rouge ».

Ce code s'applique donc à des yachts sous pavillon rouge qui :

- sont destinés à l'usage commercial pour le sport ou le plaisir, non pas aux « yachts de plaisir » à usage privé,
- ont une longueur (mesurée sur la ligne de chargement) de 24 mètres ou plus ou, une jauge brute (GT) de 150 tonnes ou plus s'ils ont été construits après le 21 juillet 1968 (il existe déjà d'autres codes pour les bateaux de moins de 24 mètres),
- ne transportent pas de chargements,
- ne transportent pas plus de 12 passagers.

A chaque fois que le navire est utilisé pour une activité « commerciale », de charter, il doit se conformer au Code.

Nous pouvons alors nous demander quelle est la valeur de ces normes et dans quelle mesure celles-ci sont respectées sachant que ces navires le plus souvent en méditerranée sont à usage privé et pas toujours commercial et semblent de surcroît échapper à tout contrôle de la part des autorités compétentes.

La réponse peut-être surprenante mais en réalité, ces normes sont particulièrement bien respectées car dans la pratique les assurances exigent contractuellement que le navire se conforme au Code MCA sous peine de ne pas couvrir les dommages en cas d'accident.

Il en résulte que les propriétaires, vu la très grande valeur des yachts, prennent très rarement le risque de naviguer avec un navire qui ne serait pas couvert par une assurance.

De plus, le respect par le constructeur puis par l'armateur de ces règles MCA est un gage de qualité et de fiabilité, non seulement pendant la fabrication par les chantiers navals mais aussi en cas de revente du navire par les brokers.

Le raisonnement est un peu identique finalement pour les brevets d'aptitude des marins. Rien n'est en principe spécifié pour ces yachts toutefois, les capitaines d'armement ou les chargés de recrutement refuseront d'embarquer une personne qui n'aurait pas la qualification adéquate puisque là encore, les assurances peuvent se montrer exigeantes.

Concernant les conditions de vie à bord :

Il semblerait qu'il y ait une tendance générale assez extrême et antagoniste qui consiste soit à idéaliser soit à critiquer le travail et les conditions de vie à bord des yachts.

Très schématiquement et très caricaturalement, certaines personnes veulent travailler sur un yacht car elles pensent avoir des conditions de vie proches des propriétaires alors qu'à l'opposé, d'autres croient que le fait d'être sous pavillon rouge revient à être systématiquement surexploité dans un cadre pseudo légal.

Même s'il y a eu effectivement des cas de marins trouvant des embarquements privilégiés ou, d'autres ayant eu effectivement des conflits pathétiques avec leurs employeurs, il convient bien évidemment d'atténuer ces deux idées ; un très grand nombre d'embarquements sur des yachts, même s'il s'agit d'un cadre particulier, donne naissance à des relations de travail tout à fait normales.

Dernière précision sur les évolutions de la vie à bord, la présence systématique de personnel féminin. Cette présence féminine s'accroît et se hiérarchise selon la grandeur du yacht. Enfin, depuis peu, le rôle des dames ne se limite plus aux tâches du bord, mais s'étend aussi aux fonctions de pont ou encore aux machines.

Après avoir envisagé les règles sociales, de sécurité et la vie à bord, nous allons maintenant nous intéresser aux problèmes (au pluriel) du droit applicable en cas de litige.

3) Le droit applicable en cas de litige

Par litige, nous nous bornerons à ne considérer que les litiges nés de la rupture du contrat de travail.

En ce qui concerne les autres catégories de litiges comme ceux qui sont relatifs à la sécurité sociale ou au droit fiscal, les jurisprudences sont dans ce domaine peu ou pas connues.

Le problème du droit applicable a très largement été abordé pendant la journée d'hier, ici, devant vous en séance plénière. La question étant assez complexe, nous l'avons bien entendue ré-abordée dans le cadre de cet atelier sur la grande plaisance.

Si les conflits de lois et de juridictions sont fréquents en droit maritime général, ils apparaissent systématiquement en cas de litige relatif à la rupture du contrat en France en ce qui concerne les yachts.

En effet, la question est délicate puisqu'il s'agira invariablement d'un navire avec un pavillon étranger, propriété d'une société ou d'un armateur de nationalité souvent différente avec des contrats de travail et de droits qui peuvent également être étrangers.

Pour ne pas revenir trop longuement sur ce sujet, je vous invite pour une analyse détaillée à vous référer aux interventions qui ont été faites par les professeurs Pierre BONASSIES, Patrick CHAUMETTE et Maître Olivier RAISON.

Pour donner un aperçu de la tendance générale, il résulte de ces différentes interventions qu'il y a une évolution certaine de la jurisprudence en France.

Nous constatons d'une part, que le nombre de recours a très nettement augmenté et que d'autre part, nous nous éloignons toujours plus, et il était temps, des interprétations frileuses qu'avaient les administrations et les juridictions de l'avis du Conseil d'Etat de 1806 manifestement trop protectrices du pavillon du navire.

En se référant à cet avis, les autorités étaient jusqu'à présent plus qu'hésitantes à agir pour des problèmes concernant les relations internes aux navires tant que ceux-ci ne troublaient pas l'ordre public du port tout en se limitant à une conception très étroite de l'ordre public.

Ces interprétations restrictives de l'ordre public, en tout état de cause, excluaient les relations contractuelles de leurs champs de compétence.

Désormais, avec l'évolution des mentalités, il semble s'établir que la prise en compte d'un ordre public national ou international permettrait d'annuler des contrats de travail manifestement injustes ou dégradants.

Nous avons pu voir ensuite, même si les jurisprudences sont encore récentes, que les juges notamment les juges des prud'hommes, une fois le contrat annulé, parviennent par des liens plus ou moins concrets, à rattacher le contrat au droit français en l'interprétant au cas d'espèce. Le fondement de ces décisions ne se fait pas toujours en visant des textes précis, mais disons plutôt en se référant à sa propre culture juridique.

De ces avancées somment toutes positives, nous pouvons constater que le recours à des solutions nationales pour la résolution de problèmes d'ordre international n'est pas entièrement satisfaisant.

Les pays établissant des jurisprudences audacieuses pourraient alors voir l'affluence dans leurs ports diminuée, du fait de la crainte des propriétaires de yacht d'une saisie pour créances n'apparaissant pas dans les contrats. Ainsi, certaines escales seraient évitées, ces propriétaires étant à mille lieux de leurs propres traditions ou culture juridique.

Aussi comme nous avons pu le voir dans notre première partie, les retombées issues de la grande plaisance dans la région en termes d'investissements, d'économie et d'emplois sont considérables. La concurrence dans le secteur notamment avec les Italiens est féroce et une baisse de la fréquentation pourrait avoir des répercussions sur toutes les activités concernées.

Il est donc plus que souhaitable, même si cela demeure assez utopique, que soit mise en place une négociation de branche entre partenaires sociaux et armateurs dans le cadre d'une conférence internationale.

Plus lucidement, il demeure difficilement envisageable que de telles négociations voient bientôt le jour car même si la grande plaisance est en pleine croissance, son activité reste limitée et régionalisée. Néanmoins, cela reste regrettable puisque de tels accords permettraient, à l'intérieur d'un cadre clair, de fixer enfin, les droits et obligations de chacun, ainsi que des minima sociaux conférant à la fois pour les armateurs et les marins une bien plus grande sécurité juridique.