

A
G
L
I
A



Observatoire des pêches
et des cultures marines
du golfe de Gascogne

Le pesca tourisme

Cadre juridique actuel
et perspectives
pour le développement
d'activités touristiques
dans les secteurs pêche
et cultures marines.

Mars 2007





Le PESCATOURISME : Cadre juridique actuel et perspectives pour le développement d'activités touristiques dans les secteurs pêche et cultures marines.

Mars 2007

Rédaction : Paprika CHAUDOUARD

Photo en couverture : François PATSOURIS

Prendre la mer et découvrir l'univers passionnant de la pêche pour quelques heures, voilà l'expérience que proposent les marins pêcheurs italiens. C'est le « pescaturismo ».

L'opportunité et les possibilités de développer une version française, le « pescatourisme » constituent l'objet de notre étude.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	4
-----------------------	----------

LEXIQUE.....	8
---------------------	----------

Première partie : Les activités de pescatourisme, cadre juridique actuel	11
---	-----------

Chapitre I : Le concept de « pescaturismo » : Régime juridique italien et espagnol.	11
---	-----------

Section 1 : Le « pescaturismo » encadré par la législation italienne.	11
---	-----------

I) Définition et champ d'application des activités de pescatourisme.....	11
--	----

A) Définition légale.	11
----------------------------	----

B) Champ d'application de ces activités dites de tourisme récréatif.....	12
--	----

II) Réglementation relative aux activités de pescatourisme.....	12
---	----

A) Cadre juridique.	12
--------------------------	----

B) Conditions d'exercice des activités de pescatourisme.....	12
--	----

III) Forces et faiblesses du « pescaturismo » italien.	14
---	----

A) Atouts du concept de « pescaturismo ».	14
--	----

B) Contraintes freinant le développement de ces activités.....	15
--	----

Section 2 : Le « pescaturismo » envisagé par les Espagnols : Etude juridique visant à modifier la réglementation des pêches pour implanter et développer ces activités.	16
---	-----------

I) Proposition de définition.	16
------------------------------------	----

II) L'approche espagnole.	17
--------------------------------	----

III) Bilan de la situation actuelle.....	17
--	----

Chapitre II : Les activités de pescatourisme au regard du droit français.....	18
--	-----------

Section 1 : Enjeux de qualification juridique.	18
--	-----------

I) le navire, support des activités de pescatourisme.....	18
---	----

A) Le rôle d'équipage.	19
-----------------------------	----

B) Le Permis de Mise en Exploitation (PME).....	19
---	----

C) Le permis de navigation.....	19
---------------------------------	----

II) Les passagers, personnes ne faisant pas partie de l'équipage.	20
--	----

III) Opération de transport maritime de passagers.....	20
--	----

IV) Nature juridique des activités de pescatourisme.	21
---	----

A) Caractère commercial de la pêche et des opérations de transport.	21
--	----

B) Pluriactivité et diversification.....	22
--	----

Section 2 : Les règles juridiques applicables aux navires armés à la pêche.....	23
--	-----------

I) Les droits du capitaine du navire.....	23
---	----

A) Le droit de pratiquer la pêche maritime.	23
--	----

B) Le droit d'embarquer des passagers.	23
---	----

II) Les obligations du capitaine du navire.....	26
---	----

A) la sécurité appréhendée par le droit maritime.....	26
---	----

B) Les assurances.	27
-------------------------	----

C) Régime d'autorisation administrative pour l'embarquement de passagers.....	28
---	----

D) L'équipage.	29
---------------------	----

III) Le statut des passagers.....	30
-----------------------------------	----

IV) Le contrat de transport maritime de passagers et l'obligation d'information.	30
---	----

Section 3 : Régime social.	32
I) Le régime social des marins pêcheurs.	32
II) Le cas particulier du pluriactif.	32
Section 4 : Régime fiscal.	33
I) L'imposition sur le revenu.	33
II) La taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA).....	34
A) Exonération de la TVA.....	34
B) Cas d'un changement d'affectation.	35
III) La taxe professionnelle.	35
A) Condition relative à la forme sociale de l'exploitation.	35
B) Condition relative à l'exercice à titre personnel et exclusif de l'activité de pêche.	35
C) Condition relative au nombre de bateaux utilisés pour l'exercice de l'activité pêche. ...	36
 Chapitre III : Discussion.	37
Section 1 : bilan de l'analyse de la réglementation française en vigueur.	37
I) L'impossibilité de développer les activités de pisciculture dans le cadre juridique actuel.	37
A) Pas de prise en compte des activités de pisciculture par le système normatif français.	37
B) La nécessité de clarifier les outils juridiques actuels dans un souci d'harmonisation des pratiques.....	37
II) L'inadaptation du régime juridique de la pêche maritime aux enjeux de diversification...	37
A) L'absence de définition des activités de diversification dans le secteur de la pêche.	38
B) Un régime fiscal inadapté à la pratique d'activité de diversification.	38
C) Un régime social inadapté à la pratique d'activité de diversification.....	39
Section 2 : les réticences des administrations régionales face au développement des activités de pisciculture.	40
I) Le caractère dangereux de l'activité de pêche.....	40
II) Le risque de développer le travail illégal.	40
Section 3 : la volonté d'interférence du MJS dans les activités de pisciculture.	41
Section 4 : les opportunités.	42
I) L'existence d'un marché potentiel.	42
A) Des marins pêcheurs désireux de faire partager leur métier.....	42
B) Des touristes de plus en plus demandeurs d'une nouvelle forme de tourisme.	42
II) Opportunité conjoncturelle : faire face aux difficultés rencontrées par le secteur.....	42
A) La diversification des revenus comme alternative pour stabiliser et pérenniser l'activité de pêche maritime.....	42
B) Favoriser l'implication des femmes dans le secteur de la pêche.	43
III) Valorisation du secteur de la pêche : Les activités de pisciculture comme instrument de communication sur le secteur de la pêche.....	43
A) Envers le grand public.	43
B) Envers les jeunes : susciter des nouvelles vocations.	44
IV) Valorisation du patrimoine marin.....	44

Deuxième partie : Déclinaison des activités de pisciculture dans le secteur conchylicole, cadre juridique actuel. 45

Chapitre I : Qualification juridique. 45

Section 1 : Le navire, support des activités de pisciculture. 45

I) Définition du navire aquacole, subdivision du navire de pêche. 45

II) Régime administratif : Titres de navigation et de sécurité. 45

Section 2 : Nature juridique de l'activité. 47

I) Nature agricole et civile de l'activité de conchyliculture. 47

II) La prise en compte de la pluriactivité agricole par le législateur. 47

Chapitre II : Régime juridique applicable aux navires conchylicoles. 48

Section 1 : les droits du capitaine du navire. 48

I) L'exercice d'une activité conchylicole. 48

II) Les opérations de transport de passagers à bord des navires aquacoles. 48

Section 2 : les obligations du capitaine du navire. 50

I) Sécurité. 50

II) Régime d'autorisation. 50

III) Les assurances. 50

IV) L'équipage. 50

Chapitre III : Régime social. 52

Section 1 : Le conchyliculteur. 52

Section 2 : Le conchyliculteur pluriactif. 52

Chapitre IV : Régime fiscal. 53

Chapitre V : Discussion. 54

Troisième partie : Proposition d'encadrement. 55

Chapitre I : Définir les activités de pisciculture, une étape nécessaire et préalable. 55

Section 1 : Proposition de définition. 55

Section 2 : Les activités de pisciculture. 55

Chapitre II: Phase expérimentale de développement des activités de pisciculture. 57

Section 1 : Objectifs. 57

Section 2 : Cadre réglementaire. 57

Section 3 : Déroulement. 57

Section 4 : Rôle des structures professionnelles. 57

Section 5 : Bilan de la phase expérimentale. 58

Chapitre III : Développement d'un outil juridique adapté à la pratique des activités de pisciculture. 59

Section 1 : Modification de la réglementation actuelle. 59

I) Modification des définitions des activités de pêche maritime. 59

II) Modification du régime légal et administratif relatif aux opérations de transport de passagers à bord des navires de pêche.	59
A) Réforme de la loi de 1942.	59
B) Réforme des actes administratifs.	60
III) Aménagement du régime fiscal.	60
Section 2 : Création d'un régime spécifique et adapté à la pratique de ces activités.....	61
I) Définition de l'activité.....	61
II) Conditions d'exercice de ces activités.	61
A) Le navire.	61
B) Les engins.	61
C) L'équipage.	62
D) Déclaration des passagers.....	62
E) Sécurité.	62
F) Régime d'autorisation.	63
G) Délimitation spatiale.....	63
H) Délimitation temporelle.....	64
I) Commercialisation des captures.....	64
J) Responsabilité/assurances.....	64
K) Règles relatives à l'hygiène des vivres et des boissons.....	64
III) Régime d'inspection et sanctions.	65
Chapitre IV : régime d'aides financières.....	66
Section 1 : Champ d'application.....	66
Section 2 : Conditions d'attribution.	66
Section 3 : Taux applicable.....	66
 CONCLUSION.....	 67
 BIBLIOGRAPHIE.....	 68
 ANNEXES.....	 69

LEXIQUE

BA : bénéfices agricoles
BIC : bénéfices industriels et commerciaux
BNC : bénéfices non commerciaux
CA : chiffre d'affaires
CGI : code général des impôts
CRPMEM : comité régional des pêches maritimes et des élevages marins
CRS : commission régionale de sécurité
CSN : centre de sécurité des navires
DPM : domaine public maritime
DRAM : direction régionale des affaires maritimes
DDAM : direction départementale des affaires maritimes
DUP : document unique de prévention
ENIM : établissement national des invalides de mer
FEP : Fonds européen pour la pêche
GM : gens de mer
Longueur HT : longueur hors tout
MSA : mutualité sociale agricole
PME : permis de mise en exploitation
SM : sécurité maritime
SMDSM : système mondial de détresse et de sécurité en mer
SRC : section régionale conchylicole
TAAF : terres australes et antarctiques françaises
TVA : taxe sur la valeur ajoutée
VFI : vêtement à flottabilité intégrée
VHF: very high frequency

INTRODUCTION

Associer les activités de tourisme à celles de pêche pour créer une nouvelle activité, le « pescaturismo », tel était le défi que se lançait l'Italie, il y a une vingtaine d'années.

2006, ces activités sont en plein essor et font partie intégrante de l'offre touristique des régions littorales italiennes, et pour preuve de cette réussite la diffusion dans les autres pays de l'UE s'est enclenchée.

Le principe est simple, permettre aux pêcheurs professionnels, à titre d'activité complémentaire rémunérée, d'accueillir à bord de leur navire, des personnes dans la perspective de leur faire découvrir le métier de marin pêcheur et le milieu marin.

Ce concept est actuellement à l'étude en Espagne, tant sur le plan juridique que technique, afin de préparer le terrain pour son développement.

Aujourd'hui, c'est au tour de la France de s'interroger sur cette nouvelle opportunité de diversification.

Quelques chiffres¹ pour commencer et permettre ainsi de resituer dans son contexte le secteur français des pêches. Avec un littoral qui s'étend sur plus de 5 500 km, la flotte française métropolitaine se compose de 5 412 navires, dont une majorité de moins de 12 mètres, représentant ainsi 9 % de la flotte de l'Union européenne. La force de la pêche française réside dans sa grande diversité, tant au niveau des moyens de production, des métiers, des zones de pêche que des marchés.

Le secteur des pêches, c'est également 63 ports de pêche, 41 criées et 394 entreprises de mareyage et de transformation.

Malgré une conjoncture difficile en raison de la forte pression sur la gestion des ressources, de la crise du gasoil, d'une évolution décevante des prix à la production, la pêche reste une activité structurante pour le développement socio-économique des régions littorales.

Concernant le secteur conchylicole², la France, avec une production de 200 000 tonnes de coquillages par an, 650 millions d'euros de chiffre d'affaires, 3 750 entreprises, demeure le premier pays conchylicole en Europe³. Ce secteur, comme celui de la pêche, constitue une activité essentielle pour l'économie du littoral. Très dépendant de la qualité du milieu aquatique, la conchyliculture est régulièrement confrontée à des crises sanitaires entraînant des conséquences néfastes sur la santé des entreprises.

C'est donc dans ce contexte que notre réflexion sur cette nouvelle voie de diversification prend tout son sens, permettant ainsi de garantir une plus grande stabilité ainsi qu'un renforcement de la situation économique des opérateurs du secteur.

DEFIS (Développement et Emploi, Formation et Innovation Sociale), un programme EQUAL, qui regroupe 8 partenaires (CGPA (chef de file), AGLIA, Association des femmes de marins de Vendée, CMCM, CNPMM, Direction des Affaires Maritimes, FAF PCM et Université de Nantes) a pour mission de travailler sur un double objectif : favoriser d'une part l'accès aux métiers et d'autre part la fluidité de l'emploi dans le secteur des pêches et des cultures marines.

¹ Chiffres de 2004, source CNPMM (site Internet).

² Chiffres sortis du site Internet du CNC : <http://www.cnc-france.com>

³ Source : Ministère de l'Agriculture et de la pêche

Dans le cadre du volet transnational de DEFIS (LITTORAL) coordonné par la CMCM, l'AGLIA a choisi d'entamer des réflexions sur le « pescaturismo » et sur les opportunités de transcription de ces activités pour assurer leur implantation et développement en France. Pour cela, il est nécessaire d'étudier le système normatif afin de déterminer les solutions juridiques qui nous sont offertes.

L'objectif de cette étude est triple.

Réfléchir sur l'existence juridique de ce concept en procédant à son analyse détaillée au regard du droit français. A l'issue de cette analyse, un bilan sera dressé sur les contraintes et les opportunités de développement des activités qualifiées, à titre indicatif, d'activités de pescaturisme.

Etudier les possibilités offertes par le droit de décliner ce concept au secteur conchylicole. Il ne s'agit en aucun cas de permettre au navire aquacole de pratiquer des activités de pêche professionnelle, mais bien d'effectuer des opérations de transports de passagers en vue de leur faire découvrir le métier de conchyliculteur.

En fonction des conclusions des deux premières parties, proposer un encadrement juridique de ces nouvelles activités afin d'apporter des perspectives nouvelles très attendues par le secteur. Il faudra pour cela pouvoir concilier les exigences du grand public en matière de sécurité et de qualité de la prestation avec les contraintes des professionnels de la pêche ou des cultures marines, inhérentes à leur métier.

Première partie : Les activités de pescatourisme, cadre juridique actuel

Chapitre I : Le concept de « pescaturismo » : Régime juridique italien et espagnol.

La plupart des pays de l'Union européenne n'ont pas à ce jour adapté leur réglementation des pêches maritimes au développement d'activités de pescatourisme. Un pays fait cependant figure d'exception, l'Italie.

En effet, précurseur en la matière, l'Italie dispose depuis 1982 d'un cadre réglementaire permettant l'exercice du « pescaturismo » sur ses espaces maritimes. Quant à notre voisin espagnol, et au regard de l'essor que prend cette nouvelle activité, il marche sur les pas de l'Italie en venant de terminer deux études (juridique et technique), dont l'objectif est de servir de base de réflexion au gouvernement pour l'élaboration d'une nouvelle législation.

Section 1 : Le « pescaturismo » encadré par la législation italienne.

Pour faire face aux difficultés conjoncturelles du secteur des pêches, l'Italie a choisi de favoriser la diversification comme moyen de stabilisation des revenus. Le tourisme se développant de manière considérable le long du littoral, l'opportunité d'allier cette activité à la pêche s'est révélée très prometteuse.

Le législateur en 1982 est intervenu, dans un premier temps, pour poser une définition de ces activités, puis une dizaine d'années plus tard un décret ministériel a été adopté pour déterminer leurs conditions d'exercice.

I) Définition et champ d'application des activités de pescatourisme.

A) Définition légale.

La définition des activités de pescatourisme a été posée par l'article 27 bis de la loi de 1982⁴, puis reprise et intégrée au décret d'application de 1999⁵ (article 1^{er} alinéa 1). Elles sont définies comme suit : ***« On entend par activité de pescatourisme, aux termes de l'article 27 bis de la loi de 1982, modifiée, les activités entreprises par l'armateur, sous la forme individuelle, de société ou de coopérative, de bateau de pêche côtière locale ou rapprochée, embarquant sur son navire des personnes autres que l'équipage pour l'exercice d'activités touristiques – récréatives. »***

La loi entend par activités de pescatourisme, le fait d'embarquer des personnes hors équipage à bord du navire de pêche dans un but récréatif. Il faut bien préciser que ces activités s'exercent simultanément et non alternativement avec celles de pêche professionnelle.

Cette définition pose les caractéristiques fondamentales de ces activités, à savoir : navire armé à la pêche, embarquement de personnes ne faisant pas partie de l'équipage, réalisation d'activités de tourisme récréatif.

⁴ Loi n° 41 du 17 février 1982

⁵ Décret n° 293 du 13 avril 1999

B) Champ d'application de ces activités dites de tourisme récréatif.

Selon l'alinéa 2 de l'article 1^{er} du décret 1999, les activités de tourisme récréatif comprennent de manière non limitative :

- la pratique d'activités de pêche sportive au moyen d'engins adaptés (énumérés dans la liste à l'article 3, alinéa 2 du décret) ;
- les activités de tourisme récréatif dont l'objectif est la promotion du métier et du milieu, comme par exemple les promenades, l'observation des activités de pêche professionnelle, la restauration à bord ou à terre... ;
- ainsi que les activités dont l'objectif est la transmission des connaissances et la valorisation du milieu côtier, ainsi que le rapprochement du public et du monde de la pêche.

La réglementation laisse aux pêcheurs les moyens de proposer une offre diversifiée et complète.

II) Réglementation relative aux activités de pescatourisme.

L'objectif de ce régime est de fournir un cadre juridique cohérent et adapté conciliant sécurité des passagers et souplesse pour les professionnels. Ce cadre réglementaire a néanmoins évolué dans le temps pour être toujours au plus près des besoins des professionnels.

A) Cadre juridique.

L'origine du « pescaturismo » se trouve dans la loi de 1982, qui pose pour la première fois une définition.

Ce n'est que 10 ans plus tard, qu'un décret ministériel portant application de l'article 27 bis de la loi de 1982, est venu préciser les conditions d'exercice de ces activités.

Diverses modifications réglementaires⁶ sont intervenues par la suite, améliorant cet encadrement.

Une réforme importante du régime juridique s'est opérée le 13 avril 1999 avec l'adoption d'un décret ministériel, toujours en vigueur, venu, d'une manière générale, assouplir les conditions d'exercice jugées trop sévères et freinant ainsi leur développement (suppression des limites géographiques et temporelles, de la limite d'âge de 14 ans pour les mineurs...). Néanmoins c'est ce même décret qui a imposé un nombre maximal de passagers pouvant embarquer, à 12.

L'année dernière, une loi⁷ a été adoptée sur le sujet et assimile les activités de pescatourisme à celle d'agritourisme. L'Italie attend toujours les décrets d'application.

B) Conditions d'exercice des activités de pescatourisme.

I- Conditions de sécurité du navire :

La problématique de la sécurité, préoccupation majeure des professionnels de la filière, tient une place importante dans le décret.

L'exercice des activités de pescatourisme doit avoir lieu à un niveau de sécurité suffisant et acceptable pour les passagers. Pour cela, sa pratique est subordonnée au respect de plusieurs prescriptions :

⁶ Décret du 1^{er} avril 1998, suivi de l'adoption de la loi n°164 du 21 mai 1998.

⁷ Loi n° 96/2006 du 16 mars 2006 relative à l'agritourisme.

- obligation de détenir à bord une trousse à pharmacie,
- avoir une drôme de sauvetage suffisante pour toutes les personnes embarquées,
- détenir une attestation de sécurité valide,
- souscrire une assurance,
- détenir une autorisation sanitaire pour la restauration à bord et un livret d'aptitude sanitaire pour le personnel relatif à la manipulation des aliments.
- embarquement des enfants de moins de 14 ans sous réserve d'être accompagné d'un adulte (ne faisant pas partie de l'équipage).

2- Métiers et modalités :

Le décret de 1999 conditionne pour des raisons de sécurité l'exercice des activités de pécaturisme à certains métiers.

Peuvent pratiquer :

- Les navires de pêche côtière dite locale ou rapprochée utilisant les engins suivants : engins fixes (senne, nasse...), palangres, lignes, harpons ;
- Les chalutiers sous réserve de débarquer et sceller les systèmes à traîne (chaluts) et de s'équiper éventuellement avec un des engins énumérés ci-dessus. Le chalut étant considéré comme un engin dangereux dans sa manipulation, le texte exige ainsi son retrait définitif.

Il est également possible pour les passagers d'exercer des activités de pêche sportive avec des engins adaptés, à savoir hameçons, palangres, filets à la main, tant que leur utilisation ne gêne pas les activités de pêche professionnelle à bord.

3- Régime d'autorisations :

Il est nécessaire d'obtenir une autorisation administrative, délivrée suite à une visite spéciale.

La demande d'autorisation doit être faite au chef du quartier maritime d'appartenance avec présentation des brevets de sécurité du navire, de la stabilité, du brevet de sécurité spécifique à l'exercice des activités de pécaturisme, des modifications éventuelles à apporter au navire, de la licence de navigation, du rôle d'équipage, et de la licence de pêche.

Les tarifs doivent également être présentés à l'administration au moment de la demande.

L'administration dispose d'un délai de 60 jours pour répondre après vérification des diverses prescriptions et fixe le nombre maximal de personnes pouvant embarquer, dans la limite de 12 imposée par la loi, en fonction des caractéristiques propres du navire.

Les navires de pêche de moins de 3 TJB peuvent obtenir une autorisation du chef du port d'appartenance et avec en plus présentation du certificat d'annotation de sécurité.

Par ce système d'autorisation, l'administration engage sa responsabilité en matière de sécurité.

4- Dimension temporelle et géographique :

La pratique de ces activités, toujours dans une optique d'assurer un maximum de sécurité, est soumise à des contraintes d'ordre géographique différentes selon la catégorie de navigation, limitation aux 6 milles nautiques pour les navires armés en pêche côtière dite locale (navires jusqu'à 10 TJB) et 20 milles pour ceux armés en pêche côtière dite rapprochée (navires jusqu'à 50 TJB).

Sur l'aspect temporel, ces activités sont autorisées toute l'année, de jour comme de nuit, sous réserve de conditions climatiques favorables (mer force 2 maximum).

Ces dispositions sont le résultat de l'évolution réglementaire de 1999, le régime initial prévoyant la pratique des activités sur une période de 5 mois (mai à septembre), de jour uniquement et dans la limite des 3 milles. Ce décret est venu assouplir les conditions d'exercice en profondeur en accordant une plus grande marge de manœuvre aux opérateurs du secteur.

III) Forces et faiblesses du « pescaturismo » italien.

Après plus de 10 ans d'exercice, un bilan a été dressé dans le cadre d'un programme intitulé LITTORAL⁸. Les forces et faiblesses de l'encadrement de l'activité y ont été recensées. Globalement, le constat demeure plutôt positif : demande d'autorisations en augmentation, touristes de plus en plus nombreux.

A) Atouts du concept de « pescaturismo ».

1- Une réglementation souple et en adéquation avec les besoins des professionnels.

Cette activité connaît un véritable engouement en Italie, les navires ayant des autorisations sont présents sur tout le littoral. En 2004, près de 460 autorisations avaient été accordées par les administrations locales.

L'affluence touristique étant très importante, l'activité de pescaturismo a permis de diversifier l'offre touristique des régions du littoral italien en attirant une part importante d'un nouveau type de tourisme : l'éco-tourisme⁹.

2- Une démarche de développement durable.

Inscrire les activités de pescaturismo dans une démarche de développement durable, constitue un moyen d'impliquer les professionnels de la pêche dans un processus de valorisation du patrimoine marin et des activités économiques traditionnelles.

Tout en contribuant au bien être des populations locales en leur apportant un revenu complémentaire, cette forme de tourisme consistant à profiter de la nature et des espèces marines tout en respectant les écosystèmes, apporte un accroissement de la valeur ajoutée de ces zones. En effet, l'activité doit comporter une part d'éducation et une prise de conscience sur la nécessité de concilier la protection de l'environnement marin, le maintien et le développement des activités économiques traditionnelles.

⁸ Le programme interrégional LITTORAL regroupe, dans le cadre d'EQUAL, des partenaires autour du thème du « pescaturismo ».

⁹ Définition : l'éco-tourisme ou tourisme vert consiste en un tourisme écologique dont l'objectif principal est de profiter de la nature, des paysages ou d'espèces particulières, tout en respectant les écosystèmes. L'activité doit comporter une part d'éducation et d'interprétation, et aider à faire prendre conscience de la nécessité de préserver le capital naturel et le capital culturel. L'éco-tourisme doit avoir de faibles conséquences environnementales et doit contribuer au bien être des populations locales.

3- La sauvegarde des emplois du secteur et développement de nouvelles opportunités de travail.

Le développement de ces activités dans une période de crise de l'industrie de la pêche proposait aux opérateurs de conserver leurs niveaux de revenus, et de garder ainsi leur emploi. Cette voie de reconversion « partielle » permettait aux professionnels de rester dans leur secteur d'activité, et de ce fait, était acceptée plus facilement sur le plan psychologique.

Par ailleurs, des mesures d'aides financières européennes (IFOP) et nationales pour promouvoir ces nouvelles opportunités de travail, visant aussi les femmes et les jeunes, avaient été mises en place.

B) Contraintes freinant le développement de ces activités.

1- Problème de communication pour promouvoir l'activité :

Une fois les activités légalisées, l'étape suivante consistait à promouvoir via des campagnes de communication cette nouvelle offre touristique. Cependant, une campagne de publicité a un coût non négligeable que les professionnels de la pêche ne pouvaient assumer seuls.

La solution trouvée a été la participation des administrations et des structures locales aux coûts engendrés par les actions de communication (création de sites Internet, conférences, distribution de matériel publicitaire)...

Désormais, l'information circule beaucoup plus aisément, permettant d'atteindre un public toujours plus nombreux.

2- Lacunes au niveau des formations des professionnels relatives à l'accueil des touristes :

Accueillir des touristes sur un navire de pêche demande une certaine aptitude à communiquer sur son métier, parfois même à des touristes étrangers. Un bon relationnel est donc une qualité indispensable et la maîtrise d'une langue étrangère, un plus.

Par ailleurs, la gestion des réservations et l'organisation de ce type d'activité en plus de celle habituelle de pêche peuvent occasionner une surcharge de travail et constituer un frein à leur développement.

Pour cela, des associations organisent régulièrement des formations sur ces sujets.

Section 2 : Le « pescaturismo » envisagé par les Espagnols : Etude juridique visant à modifier la réglementation des pêches pour implanter et développer ces activités.

Intéressé par cette alternative de diversification des activités de pêche traditionnelle, l'Espagne dans le cadre du projet SAGITAL (Service d'adaptation pour la gestion d'initiatives touristiques de pêche dans des secteurs côtiers), dont l'objectif est de rechercher des alternatives de diversifications d'activités dans le domaine de la pêche, a réalisé deux études dans ce sens.

La première, juridique, visait d'une part à étudier le cadre réglementaire actuel pour analyser les possibilités d'implantation des activités de pescaturisme, et d'autre part, à proposer un régime juridique adapté et cohérent pour leur développement.

La seconde est une étude technique dont le but était d'appréhender les différentes modifications à réaliser sur les navires de pêche pour assurer des conditions satisfaisantes de sécurité à l'équipage et aux passagers.

Le secteur des pêches montre depuis quelques années un intérêt croissant pour les activités de diversification, notamment dans le domaine du tourisme.

Des régions, ne participant pas au projet SAGITAL, commencent à s'interroger sur ces opportunités. C'est le cas de la Galice, où se déroule le projet EMBARCATE, des contacts ont été établis lors de la présentation du projet SAGITAL à la conférence internationale de diversification à la pêche¹⁰ (projet Seawoman, Interreg IIIC).

I) Proposition de définition.

La définition retenue dans l'étude pour les activités de pescaturisme est la suivante : **« De telles activités développées par les professionnels autour de l'activité de pêche, à bord de navires de pêche, avec des personnes ne faisant pas partie de l'équipage, contre une prestation économique, auront pour objectif direct ou indirect la diffusion, la valorisation et la promotion, des modes de vie, des habitudes et de la culture des personnes vivant de la pêche maritime. »**

Rentrent dans le champ d'application de cette définition, l'embarquement pour l'observation du métier de marin pêcheur et du milieu marin, l'embarquement pour la collaboration et la participation des passagers aux activités de pêche professionnelle, la dégustation à bord des navires de plats traditionnels à base des captures de pêche réalisées et éventuellement l'hébergement à bord. Cette définition est analogue à celle posée par la législation italienne. Le support de ces activités reste le navire armé à la pêche avec pratique de l'activité de pêche par l'équipage simultanément à l'embarquement de passagers, pour l'observation voire la participation à l'activité de pêche. On constate toutefois que cette définition s'inscrit dans une logique plus prononcée de communication et de promotion du métier de marin pêcheur que la définition italienne.

La conférence internationale sur les activités de diversification à la pêche a déclenché une série de réunions des secteurs pêche et cultures marines avec l'Administration régionale de la Galice afin d'élaborer une définition du pescaturisme et des autres activités de diversification liées à la valorisation du métier. Ces définitions, en cours d'élaboration, ne sont pas strictement axées sur l'activité d'embarquement de touristes. La définition de « tourisme marin » pourra se rapprocher de celle proposée par SAGITAL pour le pescaturisme, mais sans la mention « à bord de navires de pêche ». Le pescaturisme resterait une modalité de « tourisme marin » dans laquelle il y aurait un embarquement du touriste.

¹⁰ <http://www.diverpesca.org/>

De cette façon, des activités comme les visites à pied des aménagements halieutiques guidées par des pêcheurs seraient intégrées dans la définition de « tourisme marin », et les conchyliculteurs n'utilisant pas d'embarcations pourraient également participer à ce type de diversification.

II) L'approche espagnole.

L'approche développée par l'Espagne s'inscrit dans une démarche sécuritaire, se justifiant par la nécessité de garantir aux passagers un maximum de confort et de sécurité à bord du navire. Cette sécurité passe par le respect d'un certain nombre de prescriptions minimales déterminées par une étude spécifique relative aux modifications techniques à apporter au navire pour accroître la sécurité à bord.

III) Bilan de la situation actuelle.

Depuis cette étude datant de juin 2006, l'administration espagnole n'a à ce jour adopté aucun texte dans le sens d'un encadrement de ces activités.

Chapitre II : Les activités de pisciculture au regard du droit français.

Cette première partie va se consacrer à l'étude du concept de « pisciculturismo » au regard du droit français, dans la perspective de l'implanter et le développer dans notre pays.

Les définitions italienne et espagnole constitueront notre point de départ.

Cette analyse poursuit un double objectif.

- Transposer ce concept en termes juridiques français, permettant de voir si ces nouvelles activités correspondent aux qualifications juridiques existantes ou bien s'il faut en envisager de nouvelles. Le choix d'un terme juridique n'est pas sans conséquence car il entraîne l'application d'un corpus de normes plutôt qu'un autre.

- Appliquer les règles de droit aux catégories juridiques préalablement définies.

Section 1 : Enjeux de qualification juridique.

Quatre points vont retenir notre attention dans cet exercice de qualification : le navire de pêche (support des activités de pisciculture), réalisation d'opération de transport, de personnes ne faisant pas partie de l'équipage et la nature même de ces activités.

L'analyse de ces caractéristiques nous permettra ensuite de déterminer l'éventuelle existence juridique des activités de pisciculture en France.

D) le navire, support des activités de pisciculture.

Les définitions italiennes et espagnoles s'accordent toutes deux sur le fait que ces activités ont pour support le navire de pêche. La catégorie juridique servant de référence sera donc celle du lieu de déroulement de ces activités.

Ce paragraphe vise à étudier la manière dont le droit français appréhende un navire pratiquant la pêche maritime à titre professionnelle.

Un navire, utilisé pour la capture et le traitement des poissons, des autres animaux marins, la récolte des végétaux marins ou l'exploitation des ressources vivantes de la mer, dans un but commercial, est qualifié par le décret de 1984¹¹, de navire de pêche. L'identification de l'objet de l'activité permet ainsi de dégager la catégorie juridique applicable.

Ce texte (article 1^{er}) définit quatre types fondamentaux de navires :

- navire à passagers ;
- navire de pêche ;
- navire de plaisance ;
- navire de charge.

Chaque catégorie est définie par rapport à l'objet de l'activité pratiquée par le navire, excepté le navire de charge qui englobe toutes les activités à l'exclusion de celles pratiquées par les trois autres catégories.

¹¹ Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, modifié notamment par le décret n° 96-859 du 26 septembre 1996, J.O. 01/09/1984, p.2778.

Cette sectorisation juridique sert de référence pour l'application des prescriptions en matière de sécurité. A chaque catégorie de navire correspond un corpus de règles spécifiques.

Toutefois, la seule qualification de navire de pêche ne permet pas la pratique de l'activité de pêche maritime professionnelle qui reste subordonnée à la détention de titres de navigation, de sécurité, générant des droits et des obligations.

Trois titres vont être étudiés successivement : le rôle d'équipage, le permis de mise en exploitation (PME), et le permis de navigation.

A) Le rôle d'équipage.

Le régime du rôle d'équipage est prévu par la loi de 1942¹². L'article 4 considère que : « *le rôle d'équipage est délivré obligatoirement aux navires pratiquant la navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels* ». L'article 5, alinéa 3 précise « *reçoivent en application de l'article 4, un rôle d'équipage : les navires qui pratiquent la pêche maritime* ». Précisons qu'un navire dont l'équipage se compose d'un seul marin reçoit également ce titre de navigation.

Ce texte assujettit les navires se livrant à la pêche maritime avec un équipage composé de marins professionnels, à la détention d'un titre de navigation qualifié de rôle d'équipage.

Selon l'arrêté du 24 avril 1942¹³ (article 8), la navigation de pêche est subdivisée en petite pêche, pêche côtière, pêche au large et grande pêche. Cette subdivision est fonction de la durée de l'éloignement du port par le navire. Les navires armés pour la pêche reçoivent le rôle d'équipage correspondant à la zone où est pratiquée cette pêche.

B) Le Permis de Mise en Exploitation (PME).

Pour étudier le PME, il faut se référer au décret de 1993¹⁴. Le système juridique français subordonne la mise en exploitation des navires armés à la pêche maritime professionnelle à une autorisation préalable, le PME.

Néanmoins, les activités de goémonier, sablier, corailleur et pêcheur d'éponge, ainsi que les navires armés en « conchyliculture mixte petite pêche » ne sont pas soumis à cette obligation d'obtention d'un PME.

La détention d'un PME, liée à l'activité professionnelle du navire ne sera donc pas une condition pour la pratique des activités de pisciculture.

C) Le permis de navigation.

Le décret de 1984¹⁵ (article 4), prescrit la détention d'un permis de navigation pour les navires de pêche. Il s'agit d'un titre de sécurité délivré uniquement si tous les autres certificats de sécurité et de prévention de la pollution sont en cours de validité.

¹² Loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime, J.O. 4/4/1942, p. 1303.

¹³ Arrêté du 24 avril 1942 relatif aux titres de navigation maritime

¹⁴ Décret n° 93-33 du 8 janvier 1993 pris pour l'application de l'article 3-1 du décret du 9 janvier 1852 modifié sur l'exercice de la pêche, J.O. n°8 du 10/01/93.

¹⁵ Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

Ce permis de navigation¹⁶ énonce principalement :

- les éléments d'identification, le type fondamental et le cas échéant, particulier du navire ;
- sa date de validité ;
- les conditions particulières de navigation demandées par l'armateur telles que la catégorie de navigation, **le nombre maximal de personnes pouvant embarquer à bord, et le cas échéant le nombre maximal autorisé de passagers.**

Ce permis doit être conservé à bord pendant toute la durée de la navigation.

II) Les passagers, personnes ne faisant pas partie de l'équipage.

Sur ce point encore, les deux définitions italienne et espagnole se rejoignent et considèrent que peuvent être susceptibles d'embarquer pour pratiquer des activités de pécaturisme des personnes étrangères au secteur d'activité de la pêche professionnelle, c'est-à-dire des personnes ne faisant pas partie de l'équipage. Il s'agit d'une catégorie juridique spécifique prévue par la législation française.

Pour en déterminer la qualification, il faut revenir au décret de 1984¹⁷ (article 1^{er}, II, alinéa 4). **Est qualifié de passager, toute personne autre que le capitaine, les membres de l'équipage et les autres personnes employées ou occupées à bord à titre professionnel ou moyennant rétribution en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire.**

III) Opération de transport maritime de passagers.

L'embarquement de passagers sur un navire de pêche est-il constitutif d'une opération de transport ?

La qualification de cette activité en opération de transport entraînera l'application d'une réglementation spécifique : la loi et décret de 1966¹⁸.

Deux conditions sont nécessaires pour l'application de cette réglementation : un déplacement maritime et un contrat à titre onéreux.

Le « transport » est juridiquement¹⁹ pris dans le sens de déplacement de marchandises ou de personnes.

Le fait d'embarquer des personnes dans un port pour les emmener sur un lieu de pêche puis les ramener constitue bien une opération de déplacement de personnes et donc une opération de transport. Par ailleurs, le déplacement ayant lieu en mer, ces opérations rentrent dans le cadre du transport maritime.

La seconde condition est nécessaire pour qu'un contrat de transport se forme entre le transporteur et le passager : le transport doit être réalisé à titre onéreux. L'armateur s'oblige à transporter un passager qui s'oblige lui-même à payer le prix du transport. Cette loi s'applique à toutes les opérations de transport de passagers sauf pour le transport bénévole, et les passagers clandestins.

Les activités de pécaturisme rentrent bien dans le cadre de cette réglementation.

Cette réglementation est importante dans la mesure où elle prévoit la responsabilité du transporteur.

¹⁶ Article 110-2.02 (division 110), 7 novembre 1996, J.O. du 20/11/1996.

¹⁷ Décret n° 84-810 du 30 août 1984

¹⁸ Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 et décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966, relatifs aux contrats d'affrètement et de transport maritimes.

¹⁹ Dictionnaire de droit privé

IV) Nature juridique des activités de pisciculture.

La nature juridique de ces activités est importante dans la mesure où elle va entraîner l'application d'un corpus de normes.

Le législateur a défini 4 catégories d'activités :

- commerciales ;
- artisanales ;
- agricoles ;
- libérales.

A chaque catégorie correspond un régime juridique, social et fiscal spécifique.

A l'intérieur de ces catégories, des régimes dérogatoires ont été mis en place par le législateur et viennent complexifier la situation de l'exploitant pluriactif qui cumulent soit des activités de nature différentes, soit de même nature mais dont l'une est rattachée à un régime dérogatoire et l'autre au régime commun.

A) Caractère commercial de la pêche et des opérations de transport.

Les activités de pêche maritime professionnelle consistent pour les producteurs à effectuer à bord du navire de pêche des opérations de capture des animaux et la récolte des végétaux marins en vue de leur commercialisation.

Le législateur a affirmé, dans la loi de 1997²⁰ (article 14), le **caractère commercial de l'activité de pêche**. Ce caractère commercial est applicable sous réserve du respect de trois conditions :

- l'activité de pêche doit être exercée à titre professionnel ;
- à bord d'un navire ;
- et en vue de la commercialisation des produits.

Ces activités ont un caractère commercial au sens de l'article L.110-1, 6 du Code de commerce à condition d'accomplir des actes de commerce et à titre de profession habituelle par l'exploitant (Article L.121-1 du code de commerce).

Néanmoins, il faut souligner que l'activité de pêche ne relève pas du régime commun des activités commerciales, mais bénéficie d'un régime dérogatoire, adapté aux spécificités de la profession, et notamment sur les plans fiscal et social.

Une entreprise de pêche exerçant une activité de transport à titre complémentaire rémunérée, et commerciale, garde le statut d'entreprise commerciale.

Le principe est le suivant : l'entreprise de pêche pluriactive relève du régime juridique spécifique correspondant à chaque activité.

Concrètement, le pêcheur devra pour l'activité de pêche professionnelle être soumis au régime juridique, fiscal et social dérogatoire de la pêche et pour l'activité touristique au régime commun juridique, fiscal et social commercial.

Cette situation complexe peut devenir rapidement ingérable pour l'exploitant.

Pour y remédier, une intervention du législateur s'avère nécessaire, comme cela s'est produit dans le secteur agricole permettant ainsi à l'exploitant pluriactif de rattacher les activités accessoires à l'activité agricole principale.

²⁰ Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines, J.O. 268 du 19/11/1997, p. 16723.

B) Pluriactivité et diversification.

Le législateur intègre progressivement cette nouvelle réalité qu'est la diversification. La prise en compte de cette situation s'est tout d'abord manifestée dans le secteur de l'agriculture afin de permettre le maintien des activités agricoles par l'obtention de revenus complémentaires.

Dans le domaine des pêches et des cultures marines, cette notion est apparue dans la loi de 1997²¹. Il est précisé à l'article 1^{er} de la loi que la politique des pêches et des cultures marines a pour objectif : « ***d'assurer la modernisation et le développement d'activités diversifiées au bénéfice des régions littorales*** ».

Une étude²² a été menée sur les notions de pluriactivité, diversification dans le secteur des pêches maritimes et des cultures marines, venant les préciser. Une définition, reprise par cette étude, de la pluriactivité a été donnée par Mme Gerbaux et Mme Benoît²³ : « ***la pluriactivité est la pratique par un individu de plusieurs activités ou emplois, exercés de façon partielle ou simultanée, impliquant parfois plusieurs statuts professionnels*** ».

Le secteur de l'agriculture considère qu'un exploitant est pluriactif s'il exerce en plus de son activité agricole habituelle, une autre activité professionnelle en dehors de l'exploitation.

La diversification recouvre une réalité différente et peut être définie comme suit « la recherche de nouveaux produits ainsi que la recherche d'une plus-value sur un produit déjà en place », à savoir qu'un exploitant exerçant en plus de son activité agricole, une activité soit dans le prolongement de l'acte de production (ex : vente directe, transformation à la ferme), soit ayant pour support l'exploitation (ex : Hébergement, restauration...), est considéré comme pratiquant une activité de diversification. Cette étude continue en précisant que « ***la diversification exprime le choix pour une exploitation d'exercer sous le statut unique des activités autres qui sont dans le prolongement de l'acte de production ou qui ont pour support l'exploitation*** ».

En prenant comme modèle le secteur de l'agriculture, les activités étant dans le prolongement de l'acte de production ou ayant pour support l'exploitation (le navire) pourraient être considérées comme des activités de diversification à la pêche maritime.

Néanmoins, nous verrons par la suite que le système normatif ne prend pas en considération les activités de diversification à la pêche, à savoir qu'il n'est pas possible d'effectuer ces activités sous un statut unique. On parlera alors de pluriactivité.

²¹ Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

²² La multifonctionnalité des pêches maritimes et des cultures marines à la lumière de la multifonctionnalité de l'agriculture, M. Lesueur (Agrocampus Rennes), J-P. Boude (Agrocampus Rennes), P. Le Goffe (Agrocampus Rennes), 2006.

²³ Aude Benoit et Françoise Gerbaux, La pluriactivité : pratiques sociales et réponses juridiques, 1997.

Section 2 : Les règles juridiques applicables aux navires armés à la pêche.

Le régime juridique relatif aux navires de pêche a été introduit par une ancienne loi toujours en vigueur, de 1942²⁴. En astreignant les navires de pêche à la possession d'un titre de navigation, la loi leur accorde un certain nombre de droits et d'obligations. Concernant les droits, l'armateur du navire peut pratiquer la pêche maritime ou encore embarquer des passagers sous certaines conditions. En contrepartie, l'armateur s'oblige à se conformer aux prescriptions législatives et réglementaires que ce soit en matière de formation professionnelle, de sécurité ou d'assurance.

I) Les droits du capitaine du navire.

A) Le droit de pratiquer la pêche maritime.

La détention des titres de navigation, du PME (dans certains cas) et du permis de navigation confère à son titulaire le droit de pratiquer la pêche maritime. Ce droit est défini par le texte fondateur en matière de droit des pêches, le décret 1852²⁵ : « *l'exercice de la pêche maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer et dans la partie de fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées, est soumise aux dispositions suivantes qui s'appliquent également à l'élevage des animaux et à la culture des végétaux marins.* »

L'exercice de ce droit doit être conforme aux règlements communautaires ainsi qu'aux normes juridiques internes.

L'objet de cette étude n'étant pas le régime juridique de la pêche maritime française mais bien celui des opérations de transport de passagers sur les navires de pêche, nous ne nous attarderons pas sur cet aspect.

B) Le droit d'embarquer des passagers.

1- Les fondements légaux :

1-1 : Loi de 1942²⁶ : le principe général de l'embarquement de passagers à bord des navires de pêche : deux possibilités.

1-1-1 : Embarquement occasionnel de passagers sur les navires de pêche.

Ce droit énoncé à l'alinéa 1^{er} de l'article 10 de la loi prévoit que : « ***les navires armés à la pêche, ne peuvent effectuer d'opérations de transports rémunérés qu'occasionnellement et sur autorisation de l'administrateur des affaires maritimes.*** »

Plusieurs éléments de cette définition sont à approfondir.

Revenons sur la notion d'embarquement « *occasionnel* ». Il faut entendre par cette expression qu'un navire de pêche ne peut embarquer de passagers de manière régulière, habituelle. La pêche reste son activité principale, les opérations de transport demeurent accessoires. La loi considère donc l'activité de pêche incompatible avec celle de transport de passagers régulière.

²⁴ Loi n°42-427 du 1^{er} avril 1942

²⁵ Décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime, Publié au Recueil DUVERGIER page 53.

²⁶ Loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime, JO p.1303

La question est de savoir si les activités de pécaturisme de nature saisonnière peuvent être qualifiées d'occasionnelles.

L'administration nationale interprète ce terme strictement, à savoir que ces activités sont exercées de façon régulière et non plus occasionnelle.

Cette position ne fait pas l'unanimité au sein de l'administration, notamment en région Bretagne où la notion d'occasionnelle est interprétée d'une manière beaucoup plus large, à savoir dans un sens de saisonnier.

Par conséquent, les activités de pécaturisme, selon la doctrine majoritaire de l'administration ne rentrent pas dans le cadre de l'alinéa 1^{er} de la loi.

Ensuite, il faut souligner que pour effectuer des opérations de transport de passagers de manière occasionnelle, le navire reste armé à la pêche. La loi n'impose pas de modification de la catégorie de navigation, donc pas de changement du référentiel de sécurité prévu par l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et son règlement annexé.

Ce statut permet au navire de pratiquer la pêche simultanément aux opérations de transport.

1-1-2 : activité mixte de pêche et transport de passagers.

L'alinéa 2 de l'article 10 de cette loi régit la situation d'un navire de pêche exerçant alternativement une activité de pêche professionnelle et des opérations de transport de passagers. « ***Toutefois, les bateaux de pêche peuvent être autorisés à transporter des passagers. Ils reçoivent dans ce cas un rôle mixte valable pour la pêche et la navigation côtière.*** »

Un navire armé à la pêche souhaitant effectuer des opérations de transport de passagers à bord de son navire de manière alternative et non simultanée avec l'activité de pêche a la possibilité de le faire, via cet alinéa.

Dans ce cas, les activités de transport de passagers ne sont plus accessoires. En effet, le patron pratique chaque activité de manière principale et alternativement. Précisons que le navire doit se désarmer à la pêche et s'armer en navigation côtière pour effectuer les activités de transport.

Le régime juridique de cette double activité ne fera pas l'objet d'une étude plus approfondie car elle ne cadre pas avec les activités de pécaturisme.

1-2 : Loi de 1997 : Réaffirmation du principe posé par la loi de 1942.

Le principe d'embarquement occasionnel de passagers s'est vu conforter par la loi de 1997²⁷. Une condition supplémentaire a été posée, celle de souscrire une assurance. Cette loi est un des textes fondateurs de la politique des pêches, adoptée dans un contexte de sortie de crise du secteur et de changements. Parmi les nombreux objectifs de cette loi, se trouve celui d'encourager la pluriactivité au bénéfice de l'économie des régions du littoral.

Il existe bien un droit légal pour les navires armés à la pêche d'effectuer des opérations de transport de passagers.

²⁷ Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

2- Actes administratifs :

2-1 : Note de janvier 2007 relative au transport occasionnel de passagers (navires inférieurs à 24 mètres).

Une note administrative du 11 janvier 2007, de portée nationale, annulant et remplaçant une instruction de 1994, est venue préciser les conditions d'exercice de ces opérations en matière de sécurité, élément central de ces activités.

Néanmoins, il a été expressément mentionné dans cette circulaire, qu'elle n'a pas vocation à régir les situations de pescatourisme qui fera l'objet ultérieurement d'un texte spécifique.

Conformément au principe constitutionnel de hiérarchie des normes, les administrations régionales des affaires maritimes qui ont compétence pour élaborer des textes applicables dans leur ressort territorial, doivent respecter les normes supérieures, à savoir la note du 11 janvier 2007 ainsi que les lois de 1942 et 1997. Ces doctrines régionales peuvent être plus restrictives mais pas plus favorables que les normes lui étant supérieures.

2-2 : Doctrine de la région Bretagne.

Le régime actuellement applicable à cette activité a été élaboré par la Commission régionale de Sécurité (CRS) de la DRAM de Bretagne le 10 juillet 2001 et se réfère à la volonté de la loi de 1997²⁸ de promouvoir la diversification.

L'administration considère que les activités saisonnières de transport sont occasionnelles et donc conformes à la loi.

Cette réglementation vise à autoriser l'exercice, à titre d'activité complémentaire rémunérée, d'opérations de transport de passagers à bord des navires armés à la pêche, pour leur faire soit découvrir le milieu marin et le métier de marin pêcheur, soit pratiquer la pêche de loisir.

Cette autorisation est néanmoins soumise au respect d'un certain nombre de prescriptions développées plus bas dans cette étude. Deux cas distincts sont abordés, celui de l'embarquement de passagers dans le cadre de la découverte du milieu marin et du métier de marin pêcheur, et celui de l'embarquement de passagers pour pratiquer une activité de pêche de loisir en mer.

Il s'agit donc de la **première région française permettant la pratique d'activités de pescatourisme**. En effet la définition donnée dans la doctrine régionale de la DRAM correspond bien à celle énoncée par la législation italienne : le navire est armé à la pêche, possibilité d'embarquer des passagers de manière saisonnière, activité rémunérée, et autorisation de l'administration régionale.

2-3 : Doctrine de la région Aquitaine (applicable également en Poitou-Charentes).

La situation de l'embarquement occasionnel de passagers est réglée par une note administrative de la DRAM du 13 juillet 2006, adoptée suite à l'accident de M. Michelin et du président du CLPMEM d'Audierne. Ces opérations sont encadrées très strictement, traduisant la volonté de l'administration de les appréhender avec rigueur.

²⁸ Loi de 1997, voir ci-dessus.

Il est précisé que le transport de passagers à bord des navires de pêche a un caractère exceptionnel et gratuit. La notion d' « exceptionnel » n'est plus compatible avec celle d'activité accessoire ou complémentaire à la pêche.

Par conséquent, ce texte interdit expressément l'exercice d'activités de pescatourisme.

La vocation de ce texte n'était pas à l'origine de régir une activité complémentaire rémunérée à la pêche mais plutôt de régulariser une situation de fait consistant à embarquer des personnes du cercle familial ou amical du pêcheur.

II) Les obligations du capitaine du navire.

A) la sécurité appréhendée par le droit maritime.

1- Généralités :

1-1 : Normes de sécurité.

De nombreux textes dans la réglementation française sont consacrés à la sécurité des navires.

Néanmoins nous ne rentrerons pas dans les considérations très techniques de ces textes qui ne cadrent pas directement avec le sujet de notre étude.

Pour rester très généraliste, nous pouvons tout de même préciser que le texte fondateur en la matière est une loi de 1983²⁹ fixant le niveau législatif ainsi que l'aspect répressif.

Le décret³⁰ d'application de cette loi énonce les prescriptions générales de sécurité et de prévention de la pollution.

Mais le texte de référence exposant les dispositions techniques est l'arrêté du 23 novembre 1987 et son annexe composée de six volumes, le cinquième (division 226 à 228) étant consacré aux navires de pêche. Ce volume concerne aussi bien les normes de construction, l'étanchéité et la stabilité ainsi que la sécurité de l'équipage.

1-2 : Application et Contrôle des normes de sécurité.

Ce texte précise les organes administratifs habilités à rechercher et constater les infractions aux différentes conventions internationales, lois et règlements français relatives à la sécurité à bord et à la prévention de la pollution : les affaires maritimes. Pour exercer ces compétences, les fonctionnaires et agents de l'Etat peuvent accéder à bord des navires. Le texte prévoit également les sanctions pénales, ainsi que la compétence territoriale des tribunaux.

2- Spécificités relatives aux opérations de transport de passagers :

2-1 : Spécificités prévues pour le transport occasionnel de passagers : note de 2007.

Concernant l'embarquement de passagers à titre occasionnel, les lois de 1942 et 1997 ne prévoient pas de conditions de sécurité particulières supplémentaires pour cette occasion.

²⁹ Loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, J.O. du 06/07/1983 p. 2063.

³⁰ Décret n° 84-810 du 1^{er} août 1984.

Il faut s'en remettre aux dispositions de la note du 11 janvier 2007 précisant les conditions supplémentaires en cas d'opérations de transport.

Pour obtenir l'autorisation d'embarquer des passagers, l'administration tient compte de divers facteurs propres à chaque navire tels que l'espace disponible, la protection contre les chutes à la mer, la drôme de sauvetage, le nombre de places assises, le dossier de stabilité, l'hygiène et l'habitabilité ou encore la durée de navigation et le lieu de pêche.

Un nombre maximal de passagers, en plus de l'équipage a été fixé à 6 sans excéder un passager par deux mètres de longueur linéaire du navire.

De plus, l'autorisation est accordée aux navires sous réserve de remplir les conditions suivantes :

- avoir un garde corps du navire avec une hauteur réglementaire ;
- de longueur inférieure à 7 m HT et ne naviguant pas au-delà de la 5eme catégorie ;
- armé par un seul membre d'équipage et ne naviguant pas au-delà de la 5eme catégorie.

Par ailleurs, au cas où les engins utilisés seraient incompatibles avec la présence de passagers, ces activités ne seront donc pas autorisées.

Le niveau d'exigence en matière de sécurité pour ces opérations demeure adapté et cohérent avec la réalité.

2-2 : Spécificités prévues par la doctrine de la région Bretagne pour le transport saisonnier.

Le référentiel en matière de sécurité développé dans la doctrine régionale du 10 juillet 2001 demeure assez peu contraignant.

En effet, le texte précise pour cette activité « découverte » :

- interdiction pour les navires dont la longueur HT est de moins de 6 mètres ;
- nombre maximum de passagers fixé soit à 2 personnes soit à 1 personne lorsque l'équipage se compose d'un seul marin ;
- le patron doit être titulaire des brevets requis ;
- le navire doit être équipé d'un radeau de sauvetage classe III ou V équipé d'un largueur hydrostatique et muni d'une VHF fixe ou portative SMDSM.

Concernant l'embarquement de passagers afin de pratiquer une activité de pêche de loisir en mer, des conditions supplémentaires sont exigées, telles que le débarquement du matériel de pêche professionnelle, la navigation de jour limitée à la 4eme catégorie, par beau temps et du 1^{er} avril au 30 septembre, la limitation à un passager pour deux mètres de longueur HT avec un nombre maximal de 6 personnes, une aptitude médicale sans restriction du patron en cours de validité et les pavois, rambardes ou garde-corps avec une hauteur minimale de 1 mètre.

B) Les assurances.

Le principe a été posé par la loi de 1997³¹. Ce texte subordonne l'embarquement de passagers sur les navires de pêche à la souscription d'un contrat de responsabilité civile couvrant l'armateur, le capitaine, les membres d'équipage ainsi que les personnes occasionnellement admises sur le navire et pour y effectuer une activité d'accompagnement.

La note de janvier 2007 et les doctrines régionales se réfèrent toutes à la disposition de ce texte et en font une condition sine qua non.

³¹ Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

Cette obligation a pour objectif de faire prendre conscience à l'armateur des enjeux de cette activité et de se garantir en conséquence.

C) Régime d'autorisation administrative pour l'embarquement de passagers.

On assistait depuis peu et dans certaines régions à un certain désengagement de la responsabilité de l'administration régionale aux dépens de celle de l'armateur.

La note adoptée en janvier 2007 vient harmoniser les différentes pratiques régionales et rétablir la responsabilité de l'administration en imposant un véritable système d'autorisation.

1- Système d'autorisation :

1-1 : Les doctrines régionales.

1-1-1 : La doctrine aquitaine (applicable en Poitou-Charentes).

L'autorisation est considérée comme acquise par la seule mention sur le permis de navigation du nombre maximum de personnes à bord (nombre tenant compte de la drôme de sauvetage). Cette mention est indiquée systématiquement sur tous les permis de navigation par les centres de sécurité des navires. Il est important de rappeler que ces permis précisent que le nombre de passagers autorisés à embarquer sur un navire de pêche est nul. On ne peut que s'étonner de ces détails plutôt contradictoires.

Deux cas de figure se présentent, soit le nombre de passagers ne dépasse pas celui des personnes autorisées sur le permis de navigation, soit le nombre de passagers dépasse celui inscrit sur le permis.

Dans le premier cas, une déclaration (en deux exemplaires) doit être remplie par l'armateur et donnée à la DDAM devant en accuser réception.

Dans le second cas, une autorisation particulière sera accordée après visite spéciale par le centre de sécurité.

1-1-2 : La doctrine bretonne.

Une autorisation d'embarquement de passagers sur le navire de pêche est délivrée après une visite spéciale du centre de sécurité des navires avec un contrôle de l'exécution de toutes les prescriptions.

1-2 : La note de 2007, rétablissement de la situation.

La note du 11 janvier 2007, dont les dispositions devront être respectées par les textes régionaux, vient harmoniser et clarifier ce système d'autorisation.

Ce texte s'articule autour de deux éléments :

- **un système d'autorisation ;**
- **un système de déclaration.**

Le permis de navigation devra mentionner expressément l'autorisation de transporter des passagers, après examen par l'autorité compétente. Cette autorisation engage la responsabilité de l'administration.

L'armateur ou le patron devra remplir un formulaire de déclaration d'embarquement de passagers et le remettre à la DDAM avant ces opérations.

L'objectif de cette déclaration étant en premier lieu de lutter contre une forme de travail dissimulé et une précaution en matière de sécurité pour prévenir le CROSS en cas d'accident.

2- Les autorités compétentes :

La loi de 1942 précisait que l'autorisation d'embarquer des passagers relevait de la compétence de l'administrateur des affaires maritimes.

La note de 2007 pose le principe selon lequel l'autorisation de transporter des passagers sera délivrée après examen par l'autorité compétente.

Selon l'article 4 du décret de 1984, il s'agit du directeur régional compétent pour les navires de douze mètres et plus, et du chef du centre de sécurité des navires (CSN) pour les navires d'une longueur inférieure à 12 mètres (division 130.02 de règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987).

D) L'équipage.

1- Généralités :

1-1 : Statut des marins professionnels.

Un décret de 1967³² précise les conditions d'exercice de la profession de marin. On y trouve une définition générale à l'article 1 comme suit : *« exerce la profession de marin toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire. Les services des marins sont constatés par l'inscription au rôle d'équipage et éventuellement, en dehors des périodes d'embarquement, par l'établissement de certificats de services »*.

Cette définition est large et intègre toutes les personnes qui exercent à bord une activité permanente à la navigation et à l'exploitation du navire. Entre dans cette définition le capitaine exerçant son autorité sur le navire et sur les membres d'équipage.

Une définition précise du capitaine a été donnée par un arrêt du 15 mars 1972 de la Cour de Cassation³³ selon laquelle *« est considéré comme capitaine celui qui exerce régulièrement et en fait le commandement d'un bâtiment, quels que soient le tonnage, l'affectation de celui-ci et l'effectif de son équipage et ce, même s'il n'a pas assumé effectivement des fonctions de mandataire commercial de l'armateur »*.

Le capitaine est considéré comme le maître à bord de son navire qui répond des personnes embarquées à bord, des marchandises et du navire.

³² Décret n° 67-690 du 7 août 1967.

³³ Cass. Soc., 15 mars 1972, DMF 1972, 403.

1-2 : Brevets et diplômes pour effectuer des opérations de transport de passagers.

Afin d'exercer une fonction à bord d'un navire de pêche, il faut être titulaire de titres de formation professionnelle maritime. Deux textes de 1993³⁴ sont relatifs à ces titres. Le tableau II du second texte précise les conditions d'exercice des fonctions de capitaine, de patron et d'officier à bord des navires de pêche.

La note de 1994³⁵ (partiellement abrogée pour ce qui concerne les dispositions relatives aux transports occasionnels de passagers), dans son annexe 1, partie V consacrée au permis de transporter des passagers, précise que les navires autres que les navires à passagers qui occasionnellement effectuent des opérations de transport n'ont pas d'obligation d'être titulaire de ce permis.

Il faut donc entendre que l'exercice d'opérations de transport sur un navire de pêche de manière régulière entraînera la détention de ce permis.

Les doctrines régionales n'envisagent pas non plus de titre particulier pour embarquer des passagers, il s'agit uniquement d'être en possession des brevets requis pour l'exercice de la pêche professionnelle.

III) Le statut des passagers.

Comme on l'a vu précédemment, le statut de passager est défini par le décret de 1984³⁶.

Ce statut réglementaire génère au profit du passager, des droits et des obligations. Parmi ces droits, on peut mentionner celui d'embarquer sur un navire de pêche. Concernant les obligations, le passager se doit d'une part de ne pas participer au travail de pêche professionnelle, et d'autre part et dans certains cas payer une rétribution.

IV) Le contrat de transport maritime de passagers et l'obligation d'information.

Les opérations de transport de passagers, à titre onéreux, sont soumises aux dispositions d'ordre public de la loi de 1966³⁷, fixant les droits et devoirs de chaque partie, à savoir l'armateur et le passager.

Un billet de passage matérialisant le contrat, doit être remis aux passagers, mentionnant les différentes obligations des parties (nom du transporteur, service effectué, prix...).

En cas de navires de moins de 10 TJB, un ticket indiquant le nom du transporteur et le service effectué est suffisant.

Le transporteur est tout d'abord tenu de mettre son navire en état de navigabilité, et surtout de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour assurer la sécurité des passagers (article 36).

Ce texte prévoit également la responsabilité du transporteur en cas de tout dommage corporel pouvant survenir aux passagers en cas de naufrage, abordage, échouement, explosion,

³⁴ Décret n° 93-1339 du 27 décembre 1993 modifiant le décret n° 91-1187 du 20 novembre 1991 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime, J.O. n°300, p. 18121 et décret n° 93-1342 du 28 décembre 1993 relatif aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, J.O. n°301, p. 18238.

³⁵ Circulaire n° 0229-GM 2 du 22 mars 1994

³⁶ Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution

³⁷ Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et de transport maritimes, J.O. du 24/06/1966, p. 5206.

incendie ou tout sinistre majeur, excepté si l'incident ne lui est pas imputable, ni même à ses préposés. La charge de la preuve incombe au transporteur (article 38).

La réparation du préjudice se fera dans les limites fixées par les conventions internationales (article 7 de la convention de Londres du 19 novembre 1976). Ces plafonds ne sont plus applicables s'il est prouvé que le dommage résulte « du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement », (article 40).

L'action en responsabilité se prescrit par deux ans.

Les activités de pécaturisme seront donc soumises à la législation du transport de passagers, ce qui aura pour conséquence l'application des plafonds financiers de responsabilité prévus par le droit maritime.

Par ailleurs, **le transporteur est soumis à une obligation d'information prévue par la réglementation du transport maritime (loi de 1966 et décret de 1966³⁸) et par le code de la consommation**. Il s'agit d'une part d'une information dans le contrat qui doit comporter un certain nombre de mentions obligatoires (article 63 et 65 du décret de 1966) et d'autre part d'une information précontractuelle sur les caractéristiques essentielles des services et des prix (article L 111-1 et L 113-3 du code de la consommation³⁹). Cette dernière prend généralement la forme d'un catalogue ou d'un dépliant fixant les conditions générales de vente que le transporteur remet au client.

Le manquement aux obligations d'information des articles L 111-1 et L 113-3 est constitutif d'une infraction pénale (article L 213-1 et R 113-1 du code de la consommation).

³⁸ Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes.

³⁹ Article L 111-1 : Tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services doit, avant la conclusion du contrat, mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques du bien ou du service.

Article L 113-3 : Tout vendeur de produit ou tout prestataire de services doit, par voie de marquage, d'étiquetage, d'affichage ou par tout autre procédé approprié, informer le consommateur sur les prix, les limitations éventuelles de la responsabilité contractuelle et les conditions particulières de la vente, selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'économie, après consultation du Conseil national de la consommation.

Section 3 : Régime social.

I) Le régime social des marins pêcheurs.

Le régime de sécurité sociale des marins, géré par l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM) est un régime spécial, au sens de l'article L 711.1 du code de la sécurité sociale⁴⁰.

L'ENIM élabore la réglementation de la sécurité sociale des gens de mer.

Cette protection sociale s'applique aux marins et aquaculteurs, ainsi qu'à leur famille.

Plus précisément, relèvent obligatoirement de l'ENIM les marins français embarqués sur des navires de commerce, pêche ou plaisance immatriculés dans un département français de métropole ou d'outre-mer, dans les territoires de Saint-Pierre-et-Miquelon ou des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), en Polynésie française, sur des navires étrangers dans le cadre d'un accord de sécurité sociale prévoyant un maintien d'affiliation à l'ENIM.

Les marins étrangers embarqués sur des navires de commerce, pêche ou plaisance immatriculés dans un département français, à Saint-Pierre-et-Miquelon ou en Polynésie française sont également affiliés à l'ENIM, sous certaines conditions.

Vis à vis de l'ENIM, l'armateur est soumis à diverses obligations, et notamment le paiement des cotisations salariales et contributions patronales résultant de l'emploi des marins.

Il est important de rappeler que les passagers embarquant sur les navires de pêche à titre occasionnel ne bénéficient pas de la couverture ENIM.

II) Le cas particulier du pluriactif.

Un professionnel de la pêche voulant s'investir dans des activités de pécaturisme, parallèlement à son activité habituelle sera considéré comme un pluriactif car exerçant deux activités différentes non salariées.

Le principe est que le pluriactif est affilié et cotise à plusieurs régimes sociaux correspondant à chacune de ses activités. Les prestations sociales sont versées par l'organisme de l'activité principale. La détermination de l'activité principale est importante.

Les activités de pécaturisme étant une activité non salariée non agricole de nature commerciale, la question qui se pose alors est de savoir si le pêcheur pluriactif doit être affilié à l'ENIM et au régime de sécurité sociale des travailleurs non salariés (TNS).

Selon le code de la sécurité sociale, deux activités non salariées non agricole engendrent l'affiliation aux caisses dont relève l'activité principale, les cotisations étant calculées sur l'ensemble des revenus.

La doctrine administrative précise que selon la loi de 1997, l'exercice d'une activité sans lien avec la pêche entraîne pour le marin le rattachement à un seul régime de sécurité sociale qui sera celui de l'activité principale, à savoir l'ENIM.

⁴⁰ « Parmi celles jouissant déjà d'un régime spécial le 6 octobre 1945, demeurent provisoirement soumises à une organisation spéciale de sécurité sociale, les branches d'activités ou entreprises énumérées par un décret en Conseil d'Etat. Des décrets établissent pour chaque branche d'activité ou entreprises mentionnées à l'alinéa précédent une organisation de sécurité sociale dotée de l'ensemble des attributions définies à l'article L. 111-1. Cette organisation peut comporter l'intervention de l'organisation générale de la sécurité sociale pour une partie des prestations. »

Section 4 : Régime fiscal.

Ce qui va nous intéresser n'est pas simplement le régime fiscal de l'armateur d'un navire de pêche pratiquant uniquement son activité de pêche professionnelle, mais l'armateur d'un navire de pêche souhaitant se diversifier dans le domaine du tourisme. Nous allons voir si comme le secteur de l'agriculture bénéficiant d'un régime aménagé pour le cas de diversification de son activité, le pêcheur professionnel dispose de ce même avantage.

Selon le droit fiscal, une personne pratiquant une activité de diversification rentre dans la catégorie de la pluriactivité⁴¹.

Constatant une forte augmentation d'exploitants se lançant dans une démarche de pluriactivité, notamment dans le secteur de l'agriculture, le législateur est intervenu pour adapter la réglementation à la pratique, facilitant ainsi les obligations fiscales.

Le pluriactif, dans le cadre de ses activités peut être soumis à trois catégories d'impôts : l'impôt sur le revenu, la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et la taxe professionnelle.

I) L'imposition sur le revenu.

Précisons, avant de rentrer dans le détail du régime de l'imposition, la définition d'un point de vue fiscal d'un artisan pêcheur (précis de fiscalité⁴²) : « les artisans pêcheurs, au sens de l'article 44 nonies du Code Général des Impôts (CGI), s'entendent des exploitants individuels exerçant à titre principal une activité de pêche maritime. Cette condition est remplie si le chiffre d'affaires provenant de cette activité représente au moins 50% du chiffre d'affaires total de l'entreprise apprécié hors taxe. » Cela signifie qu'un artisan pêcheur pour être considéré comme tel doit avoir son CA pour l'activité de pêche supérieur à 50% du CA total de l'entreprise. Ce qui lui laisse donc 50% pour exercer une autre activité à titre complémentaire.

La fiscalité française distingue quatre catégories de revenus :

- les bénéfices agricoles (BA)
- les bénéfices industriels et commerciaux (BIC)
- les bénéfices non commerciaux (BNC)
- les revenus salariés

Chacun des revenus de l'exploitant donne lieu à une imposition distincte. Toutefois, le CGI a prévu des aménagements pour certain pluriactif exerçant une activité agricole.

Néanmoins, aucun aménagement n'a été envisagé pour les pluriactifs exerçant une activité complémentaire de la pêche professionnelle. Les revenus tirés de la pêche constituent des bénéfices industriels et commerciaux (BIC), le cumul avec une autre activité commerciale ne pose pas de problème de rattachement. Ces deux activités relèvent des BIC. L'exploitant qui exerce cette double activité doit déterminer au titre de chaque exercice un seul résultat commercial comprenant les deux activités et déposer une seule déclaration des résultats.

Une comptabilité doit être tenue pour chaque activité non salariée, et une déclaration spéciale doit être déposée annuellement pour chaque activité (une déclaration de BA pour l'ensemble des profits

⁴¹ La pluriactivité peut se définir comme suit : « la pluriactivité est l'exercice de plusieurs emplois ou activités professionnelles assurées de façon successive ou simultanée dans l'année par un seul individu » (Aude Benoît et Françoise Gerbaux dans La pluriactivité : Pratiques sociales et réponses juridiques).

⁴² Précis de Fiscalité : PF/LII/5°P/T2/C8,

<http://doc.impots.gouv.fr/aida2006/Apw.fcgi?collection=PF&typepage=TM&FILE=docFiscale.html>.

retirés d'une ou plusieurs exploitations agricoles, une déclaration de BIC pour l'ensemble des revenus tirés d'une ou plusieurs activités commerciales, industrielles ou artisanales...)

Le régime d'imposition varie en fonction du chiffre d'affaires réalisé et de l'activité exercée.

II) La taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA).

Les activités non salariées sont, dans la plupart des cas soumises à la TVA. Toutefois, il existe des dérogations :

- des exonérations pour certaines activités énumérées par la loi ;
- un système de franchise pour les plus petites entreprises.

Revenons au système fiscal agricole, qui bénéficie d'un aménagement particulier en cas de pluriactivité, lié aux difficultés se posant lorsqu'un agriculteur exerce une activité accessoire non salariée non agricole soumise à la TVA et son activité agricole exonérée de TVA. Pour cela, le législateur⁴³ a permis la possibilité de rattacher l'ensemble des recettes non salariées non agricoles (BIC ou BNC) aux recettes agricoles et de bénéficier du régime de TVA agricole à condition que les recettes non agricoles ne dépassent pas 50 000 €, et ne représentent pas plus de 30% du montant des recettes, taxes comprises.

Conformément aux dispositions de l'article 213 de l'annexe II du CGI, lorsqu'un assujetti a des secteurs d'activité qui ne sont pas soumis à des dispositions identiques au regard de la TVA, ces secteurs font l'objet de comptes distincts pour l'application du droit à déduction. C'est le cas pour l'exercice simultané d'une activité de pêche, exonérée de TVA et d'une activité touristique soumise à la TVA.

La comptabilité de l'entreprise doit suivre distinctement pour chaque secteur d'activité les acquisitions de biens ou de services, le montant des opérations taxables et exonérées, et les cessions d'immobilisation.

La déduction de la taxe ayant grevé les immobilisations affectées à un secteur distinct est calculée à l'aide du prorata de déduction particulier à ce secteur. Lorsqu'il s'agit de biens communs aux différents secteurs, le montant de la taxe déductible est déterminé par application du prorata général de l'entreprise.

Les personnes qui exercent plusieurs activités doivent souscrire une seule déclaration de TVA sur laquelle sont regroupés les éléments propres à chaque secteur d'activité.

A) Exonération de la TVA.

Les pêcheurs, au sens de l'article 261-2-4° du CGI, bénéficient d'une exonération de TVA pour ce qui concerne la vente des produits de leur pêche.

Une autre exonération, selon l'article 262-II-2° du CGI, et concernant les bateaux affectés à la pêche professionnelle maritime s'applique sur les opérations de livraison, de réparation, de transformation, d'entretien, d'affrètement et de location portant sur les navires énumérés à cet article.

Pour bénéficier de cette exonération, un certain nombre de justificatifs sont exigés (article 42 à 46 de l'annexe IV du CGI).

⁴³ Article 75 du CGI.

B) Cas d'un changement d'affectation.

« Les navires et les bateaux qui ont bénéficié de l'exonération prévue à l'article 262-II-2° du CGI et qui cessent d'être affecté exclusivement à la destination qui justifie cette exonération sont soumis à la TVA (CGI, article 257-15°, cf. DB 3 A 1275) ; la taxe est perçue par la douane, comme en matière d'importation ».

III) La taxe professionnelle.

En règle générale, les activités non salariées non agricoles sont redevables de la taxe professionnelle. Toutefois, le législateur a instauré des mesures d'exonération ou d'allègement pour certaines professions.

Pour l'activité de pêche professionnelle, des mesures d'exonération sont prévues à l'article 1455 du CGI⁴⁴ et subordonne cette exonération à trois conditions cumulatives.

Par ailleurs, l'exonération de la taxe professionnelle de l'article 1455-1° du CGI entraîne l'exonération de la cotisation minimum (article 1647 D du CGI) et de la cotisation minimale (article 1647 E du même code).

A) Condition relative à la forme sociale de l'exploitation.

Bénéficient de cette exonération, les pêcheurs artisans exploitant une entreprise individuelle. A contrario, les pêcheurs exerçant leur activité sous forme de société sont exclus de cette mesure d'exonération. L'exonération s'applique exclusivement à la pêche artisanale, ce qui signifie que la pêche industrielle est redevable de cette taxe

B) Condition relative à l'exercice à titre personnel et exclusif de l'activité de pêche.

Cette exonération concerne exclusivement les personnes pratiquant une activité de pêche professionnelle maritime, en rivière ou en étangs.

En conséquence, les personnes exerçant simultanément ou alternativement une activité autre que la pêche (activité de transport de marchandises ou de passagers) ne peuvent pas bénéficier de cette exonération.

Par ailleurs, l'exonération ne concerne que les pêcheurs se livrant personnellement à la pêche.

Les armateurs pour la pêche maritime, n'étant pas des utilisateurs de bateaux de pêche, sont exclus du bénéfice de l'exonération. Par armateur pour la pêche, il convient d'entendre la personne, en

⁴⁴ « Sont exonérés de la taxe professionnelle :

1° Les pêcheurs utilisant pour leur activité professionnelle un ou deux bateaux, même s'ils en sont propriétaires ;

1° bis Les sociétés de pêche artisanale visées au I de l'article 21 de la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines lorsqu'un ou plusieurs associés sont embarqués ;

2° Les inscrits maritimes qui se livrent personnellement à la pêche des poissons, crustacés, mollusques et autres produits de la pêche et effectuent eux-mêmes la vente de ces produits ;

3° Les sociétés coopératives maritimes constituées et fonctionnant conformément aux dispositions des articles 35 à 58 de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 relative au développement de certaines activités d'économie sociale. L'exonération prévue ci-dessus n'est pas applicable aux sociétés coopératives maritimes qui font appel public à l'épargne ou dont le capital est détenu à concurrence de 20 p. 100 au moins par des associés non coopérateurs au sens du 1 quinquies de l'article 207 et des titulaires de certificats coopératifs d'investissement lorsque les statuts prévoient qu'ils peuvent être rémunérés. »

principe propriétaire des bateaux affectés à la pêche, faisant effectuer les opérations d'armement par les commandants de ces bateaux, lorsqu'elle participe aux frais ainsi qu'aux bénéfices de l'exploitation (CE, 8 février 1978, Heulin, Calvados, R.O. 3041).

Par tolérance, la veuve d'un pêcheur exonéré conserve l'exonération même si le bateau est dirigé par un tiers.

Le fait d'employer quelques hommes d'équipage indispensable à l'exercice de la profession ne peut priver les intéressés par l'exonération.

C) Condition relative au nombre de bateaux utilisés pour l'exercice de l'activité pêche.

Cette exonération est également subordonnée à l'utilisation par les pêcheurs pour leur activité professionnelle d'un ou de deux bateaux (L'article 51 de la loi de finance rectificative pour 2003⁴⁵ a étendu le champ d'application de l'exonération aux pêcheurs utilisant deux bateaux pour les besoins de leur activité) :

- Quel que soit l'importance des bateaux ;
- qu'ils soient propriétaires ou non des bateaux.

La limite fixée à deux bateaux relève de l'interprétation stricte de la loi. Par conséquent, les pêcheurs utilisant pour l'exercice de leur activité trois bateaux ou plus sont expressément exclus du champ d'application de l'exonération, leur base d'imposition est alors constituée par l'ensemble de leurs bateaux, sous réserve des dispositions prévues à l'article 1469, 4° du CGI.

⁴⁵ Loi de finance rectificative n° 2003-1312 du 30 décembre 2003.

Chapitre III : Discussion.

Section 1 : bilan de l'analyse de la réglementation française en vigueur.

D) L'impossibilité de développer les activités de pécaturisme dans le cadre juridique actuel.

A) Pas de prise en compte des activités de pécaturisme par le système normatif français.

L'analyse approfondie de la législation et réglementation française des pêches maritimes professionnelles nous permet de conclure que le concept d'activités de pécaturisme n'est pas pris en considération.

Contrairement au secteur agricole, le législateur n'a rien prévu en matière de diversification des activités de pêche par le tourisme, ni définition, ni régime spécifique. Il n'existe pas d'offre de « pécaturisme » comme celle de l'agritourisme.

Dans le domaine maritime, chaque secteur d'activité est cloisonné et le passage de l'un à l'autre est généralement définitif, sinon lourd de conséquence tant sur le plan administratif, technique et financier.

B) La nécessité de clarifier les outils juridiques actuels dans un souci d'harmonisation des pratiques.

La loi de 1942 autorise les opérations rémunérées de transport occasionnel de passagers à bord des navires armés à la pêche.

L'enjeu était de déterminer si les activités de pécaturisme pouvaient rentrer dans ce cadre de transport occasionnel.

Actuellement cette expression d' « occasionnelle » n'est pas claire.

Chaque administration interprète la loi à sa façon créant de fortes disparités entre les régions.

Au niveau national, l'administration considère que les activités de pécaturisme sont régulières et donc pas occasionnelles.

L'administration régionale est divisée. Occasionnel signifie pour certaines régions, exceptionnel et pour d'autres, saisonnier.

Puis, lorsque l'on regarde les textes administratifs régissant les opérations de transport de passagers dans le secteur conchylicole, dont le fondement est le même que pour la pêche, occasionnelle signifie saisonnier. Précisons bien que ce sont les mêmes administrations qui interprètent différemment ce terme selon qu'il s'agisse de la pêche ou de la conchyliculture.

Il apparaît nécessaire de clarifier cette expression afin d'assurer une meilleure lisibilité du droit.

II) L'inadaptation du régime juridique de la pêche maritime aux enjeux de diversification.

Cette partie a pour objectif d'établir un comparatif de la prise en compte des activités de diversification dans les secteurs pêche et agriculture.

Bien que de nombreuses similitudes existent entre ces deux secteurs, notamment au niveau de l'élaboration communautaire des politiques, le secteur agricole en matière de diversification dispose

d'une large avance. En effet, ce concept a été intégré dans la PAC ainsi que dans le système législatif français en 1999⁴⁶, suite aux difficultés rencontrées par le secteur.

Quant au secteur de la pêche, la loi de 1997⁴⁷ est intervenue pour moderniser la réglementation et permettre le redressement de la filière vers un développement durable des activités. L'encouragement de la diversification y a fait son apparition.

Néanmoins et contrairement au régime agricole, l'adaptation du secteur pêche à ces enjeux est restée lettre morte, ni définition, ni régime juridique spécifique.

A) L'absence de définition des activités de diversification dans le secteur de la pêche.

La définition des activités agricoles est posée à l'article L 311-1 du Code rural⁴⁸ (codification de la loi 1999). Il s'agit d'une définition large qui englobe les activités agricoles par nature ainsi que toutes les activités connexes correspondant aux activités dans le prolongement de l'acte de production ou ayant pour support l'exploitation. Cette définition simplifie le régime juridique applicable à ces diverses activités de nature généralement différentes (artisanales, commerciales) en créant un statut unique d'exploitation.

La création de ce statut évite ainsi le travail de rattachement à des régimes divers et variés.

Pour en revenir au secteur de la pêche, la définition légale de cette activité recouvre uniquement la capture des animaux et la récolte des végétaux marins dans les eaux salées. (Idem pour la définition du navire qui se réfère à une utilisation commerciale pour la capture et le traitement des poissons, des autres animaux marins, la récolte des végétaux marins).

Ces deux définitions sont très strictes et excluent toute activité de nature autre que la pêche maritime, à savoir que ni les activités étant dans le prolongement de l'acte de production, ni celles ayant pour support l'exploitation (le navire) sont considérées comme des activités de pêche.

La diversification, bien que promue par la loi d'orientation de 1997, n'a nullement été prise en considération par la définition même des activités de pêche ou du navire de pêche.

B) Un régime fiscal inadapté à la pratique d'activité de diversification.

Le législateur, en rattachant par un système de seuils financiers, les activités accessoires de nature commerciales, artisanales ou libérales aux activités par nature agricoles a contribué à simplifier le régime fiscal de l'exploitant agricole pluriactif.

En effet, le revenu généré par les activités connexes est rattaché au chiffre d'affaires global de l'exploitant, à savoir aux bénéfices agricoles.

Ce rattachement implique que les activités connexes bénéficient du même régime fiscal que les activités agricoles, et par conséquent des mêmes avantages fiscaux (exonération de la TVA, de la taxe professionnelle).

Concrètement les revenus tirés des activités de diversification non salariées non agricoles sont rattachés à la catégorie des bénéfices agricoles sous certaines conditions cumulatives de seuil (l'activité commerciale ne doit pas dépasser 30% du chiffre d'affaires des recettes agricoles ni

⁴⁶ Loi n° 99-574 du 9 juillet 1999 d'orientation agricole, J.O n° 158 du 10 juillet 1999 page 10231.

⁴⁷ Loi de 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

⁴⁸ « *Sont réputées agricoles toutes les activités correspondant à la maîtrise et à l'exploitation d'un cycle biologique de caractère végétal ou animal et constituant une ou plusieurs étapes nécessaires au déroulement de ce cycle ainsi que les activités exercées par un exploitant agricole qui sont dans le prolongement de l'acte de production ou qui ont pour support l'exploitation.* »

50000 €). Les activités ne rentrant pas dans ces seuils relèveront du régime correspondant à leur nature juridique.

Cette mesure évite par ailleurs l'établissement d'une comptabilité séparée pour chaque catégorie d'activité.

Retour à l'activité pêche maritime :

Après l'étude du régime fiscal, nous arrivons à la conclusion qu'aucun aménagement n'a été prévu pour les pêcheurs pluriactifs.

Le rattachement des revenus tirés d'une activité commerciale autre que la pêche ne pose pas de problème dans la mesure où ils sont rattachés à la même catégorie de revenus, les bénéfices industriels et commerciaux (BIC). Il en va tout autre si un pêcheur pratique à titre accessoire une activité de nature agricole ou artisanale.

Le problème, même en cas de double activité commerciale, se pose par rapport aux avantages fiscaux dont bénéficient le navire armé à la pêche, à savoir l'exonération de TVA et de la taxe professionnelle (pour la pêche artisanale).

Concernant la TVA, les différentes activités doivent faire l'objet de déclaration sur des comptes distincts.

Pour la taxe professionnelle, son exonération est conditionnée à l'exercice à titre personnel et exclusif de l'activité de pêche, l'exercice d'une activité de diversification faisant perdre à l'exploitant ce bénéfice.

L'absence de rattachement des activités de diversification à celles de pêche maritime entraîne une complexité du régime fiscal d'un pluriactif, accentuée par le caractère dérogatoire du régime de la pêche.

Cette complexité a généralement pour conséquence la non déclaration de la pluriactivité.

Il s'avère donc indispensable de régulariser la pluriactivité à la lumière de la réalité économique.

C) Un régime social inadapté à la pratique d'activité de diversification.

Le régime social agricole a été modifié par la loi de 1990⁴⁹.

Ce texte incorpore les activités dans le prolongement de l'acte de production et celles ayant pour support l'exploitation aux activités agricoles.

Ce régime social est prévu à l'article L 171-3 du Code de la sécurité sociale. L'exploitant exerçant simultanément une activité non salariée non agricole et une activité non salariée agricole reste affilié au régime de l'activité principale. Cette activité principale est déterminée par rapport au temps consacré à chaque activité et du montant des recettes des différentes activités (articles L 136-3 et L 136-4 du Code de la sécurité sociale).

Concernant le pêcheur pluriactif, le législateur n'a pas prévu de dispositions spécifiques relatives au rattachement du régime de l'activité connexe à l'activité de pêche. L'interprétation de la loi de 1997 permet néanmoins de rattacher les activités sans lien avec la pêche aux activités principales de pêche. Une clarification s'avère nécessaire.

⁴⁹ Loi n° 90-85 du 23 janvier 1990 complémentaire à la loi no 88-1202 du 30 décembre 1988 relative à l'adaptation de l'exploitation agricole à son environnement économique et social, J.O n° 21 du 25 janvier 1990.

Section 2 : les réticences des administrations régionales face au développement des activités de pécaturisme.

I) Le caractère dangereux de l'activité de pêche.

La pêche maritime est une profession dangereuse que ce soit au niveau des sinistres (pannes de machines, naufrage, échouement, collisions, voies d'eau, incendies...), des accidents à bord (caractère dangereux des engins de pêche, conditions difficiles de la pratique de la pêche...) ou en raison du milieu même dans lequel se déroule l'activité.

Il est donc nécessaire de mettre en place des mesures pour minimiser ces risques (exemple : les vêtements à flottabilité intégrée (VFI), la formation professionnelle).

En raison de ce caractère dangereux, la plupart des administrations régionales sont très réticentes à autoriser les opérations de transport de passagers à bord des navires de pêche. L'Aquitaine a adopté un texte (applicable également dans la région Poitou-Charentes) encadrant d'une manière restrictive ces opérations, de manière à responsabiliser l'armateur ou le patron. Le principe est que l'activité de pêche maritime est incompatible avec une activité régulière de transport de passagers, en raison notamment des normes de sécurité beaucoup plus exigeantes en matière de transport de passagers que pour l'activité de pêche professionnelle. Ces opérations doivent rester exceptionnelles et à titre gratuit.

Toutefois, il faut préciser que l'activité de pécaturisme sera soumise à un certain nombre de prescriptions pour minimiser ces risques et garantir un niveau suffisant de sécurité (port du VFI, moyens de sauvetage adaptés, limitations géographiques et temporelles).

II) Le risque de développer le travail illégal.

Légaliser les opérations de transport de passagers à bord des navires de pêche à titre d'activité complémentaire, c'est aussi prendre le risque de voir se développer une forme de travail déguisé.

En effet, sous couverture de passagers, l'armateur ou le patron, peut embarquer des personnes pour qu'elles participent au travail de pêche contre rémunération sans le déclarer aux différentes administrations compétentes (ENIM, Impôts), et permettant ainsi de se soustraire aux charges sociales, patronales et impôts.

Cette situation est qualifiée par le code du travail (Article L 324-9) de « travail dissimulé » constitutive d'une infraction pénale lourde de conséquence pour les différents acteurs.

Toutefois, des précautions législatives et réglementaires peuvent être envisagées afin de minimiser le développement d'une telle situation.

D'une part, et comme nous venons de le voir, le travail dissimulé est une infraction pénale, punie de 3 ans d'emprisonnement et de 45 000 € d'amende (article L 362-3 et suivant du code du travail). La qualification pénale a pour objet d'avoir un effet dissuasif pour ces comportements portant atteinte à l'ordre social.

Les agents de l'inspection du travail maritime sont compétents en matière de recherche des infractions de travail dissimulé, fonction prévue à l'article L 324-12, alinéa premier du code du travail.

D'autre part, la pratique de ces activités de pécaturisme devra être subordonnée à diverses prescriptions telles que les déclarations de l'identité complète des passagers, transmises à l'administration ou encore la limitation du nombre de marées par passager par mois ou par saison.

Section 3 : la volonté d'interférence du MJS dans les activités de pécaturisme.

Un obstacle à ne pas négliger réside dans la volonté du Ministère de la Jeunesse et des Sports (MJS) d'imposer des brevets professionnels (BP JEPS) pour l'exercice des activités de pécaturisme.

Le MJS se fonde sur l'article L 212-1 du code du sport qui précise que pour encadrer, enseigner ou animer une activité physique ou sportive à titre d'occupation habituelle, saisonnière ou occasionnelle, contre rémunération, les personnes doivent être titulaire d'un diplôme (titre à finalité professionnelle ou certificat de qualification). Ce diplôme doit assurer à son titulaire une compétence en matière de sécurité dans l'activité considérée et être enregistré au répertoire national des certifications professionnelles.

Un Brevet professionnel de la jeunesse, de l'éducation populaire et du sport (BPJEPS), spécialité pêche de loisir a été institué par arrêtés des 18 avril 2002 et 28 mars 2003 et spécialité pêche de loisir en milieu maritime (arrêté du 16 janvier 2006).

La question qui se pose ici est l'obligation de détenir ou non ce Brevet d'Etat par les professionnels de la pêche voulant se diversifier dans des activités de pécaturisme.

Le champ d'application de ce Brevet est l'encadrement, l'animation d'une activité physique ou sportive.

Dans le cas d'observation du métier de pêche professionnelle, on peut émettre des doutes quant à son caractère d'activité physique ou sportive au sens de l'article L 463-3 du code de l'éducation. En effet, le patron de pêche n'a pas besoin d'être titulaire d'un BPJEPS pour pratiquer son activité et la faire découvrir, seuls les diplômes approuvés par les affaires maritimes sont valables.

Toutefois, la pratique de la pêche de loisir par les passagers dans le cadre des activités de pécaturisme rentre dans le champ de compétence du MJS qui pourra imposer au pêcheur l'obtention de ce brevet. Il s'agit bien d'une activité physique et sportive au sens du code du sport. Un brevet spécialité pêche de loisir en mer a été créé.

On peut néanmoins soulever que les compétences validées par le brevet de capitaine ou de patron de pêche ont un niveau de qualification plus élevé que les BPJEPS, tant en matière technique de la conduite du navire, que pour la sécurité à bord, l'encadrement de son équipage et la connaissance du milieu (et incluant un module sur le transport de passagers).

Par conséquent, pourquoi exiger un brevet supplémentaire pour les pêcheurs professionnels dont le niveau est inférieur à ceux actuellement en possession de ces derniers, excepté la volonté de mettre un frein au développement de cette activité.

L'objectif des activités de pécaturisme étant plutôt orienté sur la découverte du métier de marin pêcheur et non sur la pratique de la pêche de loisir, on peut dire que dans ce cadre le MJS n'a aucune légitimité pour imposer un brevet dans un secteur hors de sa compétence.

Section 4 : les opportunités.

D) L'existence d'un marché potentiel.

A) Des marins pêcheurs désireux de faire partager leur métier.

Les activités de diversification suscitent de plus en plus d'intérêt chez les professionnels de la pêche. Les administrations sont régulièrement sollicitées pour des demandes d'embarquement de passagers l'été à titre d'activité complémentaire rémunérée.

Malgré cela, ils bénéficient toujours d'outils inadaptés, à savoir l'embarquement occasionnel de passagers, l'activité mixte de pêche et transport ou la reconversion définitive en navire à passagers.

Les pêcheurs bretons bénéficient quant à eux d'un régime approprié pour effectuer des opérations de transport de passagers à titre d'activité complémentaire rémunérée.

Les professionnels sont donc demandeurs pour une évolution de la réglementation, en créant des instruments juridiques adaptés à leurs besoins.

B) Des touristes de plus en plus demandeurs d'une nouvelle forme de tourisme.

Le tourisme industriel est un secteur en plein développement. Le consommateur cherche à découvrir d'autres horizons, se rapprocher des cultures, des modes de vie des locaux et cela sans pour autant chercher de nouveaux lieux.

Il s'agit en fait de trouver de nouvelles activités plus authentiques, permettant au consommateur de s'intégrer au décor local.

En outre, le développement des initiatives de tourisme vert (ou d'éco-tourisme) répond à une demande croissante des consommateurs à la recherche d'une nouvelle forme touristique plus en lien avec l'environnement.

Le développement des activités de pescatourisme permet d'associer ces deux nouvelles formes touristiques, plus proches de la culture locale et plus proches de l'environnement.

Chaque année les pêcheurs sont régulièrement sollicités par des touristes désireux d'embarquer à la journée pour découvrir et partager leur métier.

Un marché semble exister et ne demande qu'à être exploité.

II) Opportunité conjoncturelle : faire face aux difficultés rencontrées par le secteur.

A) La diversification des revenus comme alternative pour stabiliser et pérenniser l'activité de pêche maritime.

La pêche constitue une activité structurante dans le tissu économique et social des régions du littoral. Même si elle contribue de façon très faible au PIB de la France, son impact demeure très significatif en tant que bassin d'emplois dans ces régions.

Malgré cela, le secteur de la pêche est confronté à un accroissement des contraintes biologiques ou réglementaires (raréfaction de la ressource, dégradation du milieu, TAC et quotas, réduction de la flottille, plans de gestion) qui ont une influence directe sur le fonctionnement et la performance des entreprises du secteur. Il apparaît important de trouver des alternatives pour pérenniser la pêche maritime professionnelle, permettant de s'adapter aux aléas inhérents à cette activité.

La diversification d'activités permet de minimiser la dépendance de l'exploitant par rapport au seul marché de la pêche et donc de sécuriser le niveau général des revenus. L'activité de pisciculture constitue un instrument adapté permettant au pêcheur de diversifier son activité par le tourisme et d'ainsi réduire le risque d'une mauvaise saison de pêche.

B) Favoriser l'implication des femmes dans le secteur de la pêche.

Les femmes ont toujours joué un rôle important dans le secteur de la pêche, notamment en matière de commercialisation et dans la gestion courante de l'entreprise. Néanmoins, leur implication y est généralement peu reconnue, il est donc important de favoriser une plus grande place des femmes dans le secteur et cela, en les intégrant au développement de nouvelles opportunités d'emplois.

Par la surcharge de travail que les activités de pisciculture peuvent occasionner, à savoir la gestion et l'organisation de l'activité, l'implication des femmes pourra être renforcée au sein des entreprises familiales.

III) Valorisation du secteur de la pêche : Les activités de pisciculture comme instrument de communication sur le secteur de la pêche.

A) Envers le grand public.

La pêche est considérée par l'opinion publique comme un secteur plutôt fermé et marginal qui communique peu avec l'extérieur. Parallèlement, cette activité est souvent décriée par les médias et certaines organisations qui considèrent la pêche comme la principale responsable de la raréfaction de la ressource. La pêche se révèle être une activité méconnue et peu comprise.

Un des enjeux de la politique actuelle des pêches consiste à travailler sur la valorisation de l'image du secteur.

Les activités de pisciculture s'inscrivent dans cette démarche en permettant l'ouverture du secteur vers l'extérieur en développant ces relations avec le reste de la population et donc en renforçant une image valorisante de la pêche. Ces activités offrent la possibilité aux pêcheurs de communiquer vers le grand public sur leur métier, en leur faisant découvrir les réalités de la profession, de valoriser les produits en promouvant les méthodes de pêche, l'origine des produits et de leur transmettre le lien entre les produits et le territoire.

Il est donc nécessaire d'encourager ces démarches qui contribuent à rendre positive l'image de l'activité pêche. Et l'utilisation de la bonne image du produit pour le consommateur afin de communiquer sur les différents aspects de la filière semble une alternative intéressante à développer.

Ainsi, on peut voir les activités de pisciculture comme créant une nouvelle dynamique de communication sur le secteur de la pêche professionnelle.

L'information et la promotion de ces nouvelles initiatives devra se faire par l'organisation de campagnes de communication (diffusion de documents, sites Internet avec les coordonnées des organismes gérant ces activités ou des professionnels, travail avec les structures touristiques).

B) Envers les jeunes : susciter des nouvelles vocations.

Le manque de main d'œuvre est un problème préoccupant pour l'avenir du secteur des pêches maritimes. Une des causes de cette difficulté à recruter s'explique par le manque d'attractivité des métiers.

A l'origine, la rémunération constituait un des principaux facteurs d'attractivité. Malgré la dangerosité, la dureté, l'accès au métier était accessible à des personnes peu diplômées.

De plus, le salaire à la part, calculé sur le chiffre d'affaires permettait en cas de pêche fructueuse d'obtenir un salaire intéressant.

Désormais avec le contexte que l'on connaît (dont la hausse du gasoil) la rémunération des marins a nettement diminué ces dernières années. Pour conséquence, le facteur d'attractivité principal justifiant ce métier dur et dangereux a disparu. Il devient alors très difficile de convaincre les jeunes de s'engager dans cette voie, tout en sachant qu'il est désormais possible de travailler à terre, 35 heures par semaine avec un salaire convenable et une prise de risque minimale.

Travailler sur l'attractivité du secteur passe donc par la case salaire en garantissant un niveau satisfaisant justifiant les conditions difficiles de la profession.

C'est donc dans cette démarche que s'inscrit l'implantation et le développement des activités de pescatourisme, à savoir garantir une stabilisation, voire une augmentation des revenus tirés de la pêche en exerçant simultanément des opérations de transport de passagers.

IV) Valorisation du patrimoine marin.

Partant du postulat selon lequel l'activité de pêche a un impact négatif sur l'environnement, un des enjeux des activités de pescatourisme serait de clarifier et d'expliquer au grand public l'importance de la dimension environnementale dans le secteur de la pêche.

En effet, le pêcheur travaille en harmonie avec la nature, et les modifications environnementales comme la dégradation du milieu ou le réchauffement climatique ont une influence directe sur la qualité et quantité de sa production. Un milieu sain constitue donc une condition essentielle pour la rentabilité des entreprises du secteur.

Faire reconnaître le rôle de sentinelle des professionnels de la pêche et de technicien du milieu ainsi que de leur dépendance à un milieu de bonne qualité est donc un autre objectif du développement de l'activité de pescatourisme.

Par ailleurs, la mise en place dans un futur proche des aires marines protégées (notamment les parcs naturels marins) et l'intégration des professionnels dans leur gestion souligne la volonté des pêcheurs de s'inscrire dans une démarche de développement durable. L'exercice des activités de pescatourisme dans ces zones permettra de valoriser le patrimoine marin mais également d'expliquer à des néophytes les démarches de gestion durable entreprises par les professionnels du secteur.

Deuxième partie : Déclinaison des activités de pécaturisme dans le secteur conchylicole, cadre juridique actuel.

Chapitre I : Qualification juridique.

Bien que la pêche et les cultures marines soient deux activités distinctes, la réglementation applicable les rapproche fortement. En effet, actuellement un navire aquacole est considéré par le droit français comme un navire de pêche. Ce sont les genres de navigation qui diffèrent.

Les activités de pécaturisme pourraient se décliner comme suit : opérations de transport de passagers sur les chalands conchylicoles dans la perspective de leur faire découvrir le métier de conchyliculteur.

Hormis les qualifications de passager et d'opérations de transport, identique aux secteurs pêche et conchyliculture, l'étude portera sur la qualification du navire aquacole, ainsi que la nature de cette activité.

Section 1 : Le navire, support des activités de pécaturisme.

La législation italienne pose comme fondement de l'activité de pécaturisme, le navire armé à la pêche. Mais quid des navires armés en cultures marines.

Le décret italien de 1999, portant réglementation de l'activité de pécaturisme, prévoit la possibilité pour les navires conchylicoles d'exercer ces activités.

L'Espagne envisage également cette opportunité pour les navires conchylicoles.

I) Définition du navire aquacole, subdivision du navire de pêche.

Le décret de 1984⁵⁰ (article 1^{er}) définit les différentes catégories de navires (navire à passagers, navire de pêche, navires de plaisance et navire de charge).

L'alinéa 2 de cet article, précise que **le navire aquacole est un navire de pêche utilisé pour travailler sur les parcs et lieux de production aquacole, transporter ou conditionner les produits de ces activités.**

Le navire aquacole rentre dans la catégorie du navire de pêche (dernière partie de la définition qui concerne le navire pratiquant l'exploitation des ressources vivantes de la mer).

II) Régime administratif : Titres de navigation et de sécurité.

Une fois le type de navire défini, il faut se référer à l'arrêté du 24 avril 1942⁵¹ pour connaître de son régime administratif. On distingue les navires armés à la pêche (divisés en petite pêche, pêche côtière, pêche au large et grande pêche), et les navires armés soit aux cultures marines, soit aux cultures marines petite pêche.

⁵⁰ Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

⁵¹ Arrêté relatif aux titres de navigation maritime.

Les navires armés en cultures marines sont des navires affectés à l'exploitation de parcelles concédées sur le DPM (navigation d'une durée inférieure ou égale à 24 heures), alors que les navires armés en cultures marines petite pêche sont affectés à la pêche et à l'exploitation de parcelles concédées sur le Domaine Public Maritime (DPM), et même condition de durée de navigation.

L'article 5 de la loi de 1942, impose la détention d'un rôle d'équipage pour les embarcations affectées à l'exploitation de parcelles concédées sur le DPM, à condition que cette exploitation nécessite une navigation minimale totale de trois milles.

Les embarcations affectées à cette même exploitation lorsque cette navigation n'atteint pas trois milles, reçoivent quant à elles, un permis de circulation (article 6, 1° de la loi de 1942).

L'article 4, I du décret de 1984 prescrit la détention d'un permis de navigation pour les navires de pêche, et donc pour les navires aquacoles. Ce permis indique les conditions particulières de navigation notamment la catégorie de navigation mais également le nombre maximal de personnes pouvant embarquer à bord, et le cas échéant le nombre maximal autorisé de passagers.

Les navires aquacoles ne sont pas soumis à la détention d'un PME.

Ces différents titres conditionnent l'exploitation du navire aquacole.

Section 2 : Nature juridique de l'activité.

D) Nature agricole et civile de l'activité de conchyliculture.

La loi de 1997⁵² affirme (article 40), **la nature agricole, donc civile des activités de cultures marines**. Article codifié dans le code rural à l'article L 311-1. L'un des objectifs de cette loi était de clarifier la situation juridique de cette activité et permettre ainsi l'application des dispositifs de nature agricole.

Les conchyliculteurs n'ont pas le statut de commerçant, par conséquent les conflits entre eux et des personnes autres relèveront des juridictions civiles.

II) La prise en compte de la pluriactivité agricole par le législateur.

L'application du principe, selon lequel chaque activité de nature différente relève d'un régime juridique spécifique, entraînerait pour un exploitant agricole pluriactif le rattachement pour les activités de nature agricole au régime juridique, social et fiscal agricole et les activités touristiques au régime juridique, social et fiscal commercial.

Pour éviter cette situation pour le moins inconfortable, le législateur est intervenu (article L 311-1 du Code Rural) et considère que les activités non agricoles dans le prolongement de l'activité de production ou ayant pour support l'exploitation rentrent dans la catégorie de l'activité principale agricole.

Ce rattachement a donc des conséquences en matière de simplification sur le régime juridique, social et fiscal de l'exploitant agricole.

On en déduit que les opérations de transport de passagers sur les navires aquacoles sont des activités non agricoles mais qui ont pour support l'exploitation (le navire). Elles sont donc considérées comme des activités agricoles.

Au niveau social et fiscal, ces opérations sont rattachées, sous condition du respect des seuils financiers, aux activités principales conchyliques.

⁵² Loi de 1997 d'orientation sur la pêche et les cultures marines.

Chapitre II : Régime juridique applicable aux navires conchylicoles.

Section 1 : les droits du capitaine du navire.

I) L'exercice d'une activité conchylicole.

L'activité de cultures marines, définie comme étant l'élevage des animaux et la culture des végétaux marins est soumise à la réglementation des pêches maritimes (Article 1^{er} du décret du 9 janvier 1852).

L'implantation des établissements pour l'exercice de cette activité est soumise à autorisation spéciale délivrée par l'administration.

II) Les opérations de transport de passagers à bord des navires aquacoles.

A) La loi de 1942.

L'embarquement de passagers à bord des navires aquacoles a le même fondement juridique que pour les navires de pêche : la loi de 1942⁵³. L'article 10, alinéa 1^{er}, pose le principe selon lequel les navires armés à la pêche peuvent effectuer des opérations de transports rémunérés de manière occasionnelle et sur autorisation des affaires maritimes. Une lecture a contrario de cette définition permet de déduire que les navires non armés à la pêche (ex : navire aquacole) peuvent effectuer des opérations de transports rémunérés de façon régulière et sans autorisation de l'administrateur des affaires maritimes.

B) Les textes administratifs.

1- La note administrative nationale de 2007.

Sachant qu'un navire aquacole est un navire de pêche, armé en cultures marines ou cultures marines petite pêche, la note de 2007 relative au transport occasionnel sur les navires de pêche de moins de 24 mètres est applicable. Les prescriptions correspondent à un niveau minimal de sécurité, qui sont précisées dans la partie première de cette étude, et en annexe.

2- Les doctrines régionales.

Les administrations régionales ont élaboré des textes spécifiques en matière d'embarquement occasionnel de passagers sur les navires aquacoles. Le terme d'occasionnel prend un tout autre sens que celui donné pour le secteur pêche.

Le CSN de Bordeaux a adopté une note datant du 4 avril 2003 relative au transport occasionnel de passagers sur les chalands ostréicoles du bassin d'Arcachon, adhérents à l'association « La route de l'huître » à titre onéreux.

⁵³ Loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime.

Il est précisé que le transport occasionnel de passagers est limité dans le temps pour une période comprise entre le 1^{er} mai et de 30 septembre de chaque année. On peut donc comprendre que les opérations de transport saisonnières sont occasionnelles.

Il en va de même pour le CSN de La Rochelle qui a pris un texte en 2006 où il est précisé que les navires adhérents à l'association « Terres Marines » sont autorisés à transporter occasionnellement des passagers du 1^{er} juillet au 30 septembre. Cette période correspond également à la saison touristique, donc le terme occasionnel semble signifier ici encore saisonnier.

Section 2 : les obligations du capitaine du navire.

I) Sécurité.

Rien n'est prévu pour la sécurité dans les lois de 1942 ou 1997 en matière d'embarquement de passagers sur les navires aquacoles.

Il faut donc se référer aux dispositions de la circulaire de 2007 ainsi qu'aux doctrines régionales pour trouver les prescriptions en matière de sécurité. Ces prescriptions sont donc les mêmes que pour les navires armés à la pêche : Drôme de sauvetage suffisante, existence des brevets requis pour l'équipage, places assises, respect du nombre maximum de personnes à bord, habilité convenable en fonction de la durée de l'embarquement.

Un nombre maximal de passagers est fixé, en fonction des caractéristiques propres des navires, par le CSN.

Les prescriptions des textes régionaux devront se conformer à celles de la note de 2007.

II) Régime d'autorisation.

Les CSN autorisent les navires conchylicoles remplissant les conditions prévues par les associations à transporter des passagers occasionnellement dans la limite fixée et pendant une période déterminée.

Désormais la note de 2007 impose de mentionner l'autorisation de transporter des passagers sur le permis de navigation après examen du dossier par l'autorité administrative compétente, ainsi que de remplir par l'armateur ou le patron un formulaire de déclaration d'embarquement contenant l'identité des passagers.

III) Les assurances.

La loi de 1997 subordonne l'embarquement occasionnel de passagers à bord des navires armés à la pêche à la souscription d'une assurance de responsabilité civile. Cette loi ne mentionne rien concernant les navires aquacoles.

La note de 2007 prévoit l'obligation de souscrire une assurance responsabilité civile afin de responsabiliser le patron ou l'armateur.

L'armateur ou le patron des navires aquacoles est donc contraint à souscrire cette assurance.

IV) L'équipage.

1- Le statut de marin.

Le statut de marin est le même en conchyliculture et en pêche.

2- Les diplômes et brevets.

La conduite d'un navire pratiquant des activités exclusivement conchyliques est soumise à la délivrance du certificat d'aptitude à la conduite des moteurs des navires conchyliques (tableau II du décret de 1993⁵⁴).

L'embarquement occasionnel de passagers n'est pas subordonné à la détention de diplôme supplémentaire (BP JEPS, permis de transporter des passagers).

⁵⁴ Décret n° 93-1342 du 28 décembre 1993 relatif aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Chapitre III : Régime social.

Section 1 : Le conchyliculteur.

Les aquaculteurs sont affiliés, selon le mode d'activité, soit à l'ENIM soit à la Mutualité sociale agricole (MSA). Ils peuvent choisir la MSA lorsque l'exploitation de leur parc requiert une navigation inférieure à trois miles nautiques ou l'utilisation d'une embarcation non munie d'un rôle d'équipage. Dans le cas contraire, ils sont affiliés au régime social des gens de la mer et relèvent de l'ENIM.

Section 2 : Le conchyliculteur pluriactif.

Le cumul d'une activité non salariée agricole et d'une autre non salariée non agricole est régi par l'article L 171-3 du Code de la Sécurité Sociale⁵⁵. La règle est la suivante, les exploitants pluriactifs sont affiliés et cotisent uniquement au régime social de l'activité principale agricole.

La détermination de l'activité principale se fait par rapport à un seuil établi à plus de 50% du revenu total. Au-delà de ce seuil, l'exploitant pluriactif sera affilié et devra cotiser auprès des organismes correspondant à chaque activité.

Par conséquent, les activités dans le prolongement de l'acte de production ou celles qui ont pour support l'exploitation relèvent du régime social agricole de la MSA.

⁵⁵ « Les personnes qui exercent simultanément une activité non salariée agricole et une activité non salariée non agricole sont affiliées au seul régime de leur activité principale. Elles cotisent et s'acquittent des contributions sociales sur l'ensemble de leurs revenus selon les modalités en vigueur dans le régime de leur activité principale. »

Chapitre IV : Régime fiscal.

Comme on l'a vu précédemment, d'un point de vue fiscal, on distingue quatre catégories de revenus :

- les bénéfices agricoles (BA) ;
- les bénéfices industriels et commerciaux (BIC) ;
- les bénéfices non commerciaux (BNC) ;
- les revenus salariés.

Chaque catégorie de revenus donne lieu à une imposition distincte. Néanmoins, des aménagements ont été prévus par le législateur pour certains pluriactifs exerçant une activité agricole.

Avant de se lancer dans des considérations plus techniques, il nous faut préciser ce que comprennent les BA. Selon le précis de fiscalité⁵⁶ qui précise l'interprétation qu'il faut avoir du CGI, la catégorie des BA comprend les profits retirés des exploitations piscicoles (élevage de poissons qu'elle qu'en soit la nature), ostréicoles (élevage des huîtres), mytilicoles (élevage des moules) et conchylicoles (élevage des coquillages).

Une activité accessoire non agricole (embarquement de touristes à bord d'un navire armé en cultures marines) exercée par un exploitant agricole, devrait par sa nature être imposée selon les règles des BIC. Toutefois, le législateur a prévu un régime dérogatoire basé sur des seuils financiers permettant à un exploitant agricole de rattacher son CA tiré de son activité commerciale à ses recettes agricoles à deux conditions, qu'il n'excède pas d'une part 30% du CA des recettes agricoles, et d'autre part 50 000 euros TTC.

Ce régime est prévu par l'article 75 du CGI⁵⁷.

Cela permet à l'exploitant pluriactif de bénéficier des mêmes avantages que l'activité principale agricole, à savoir l'exonération de la TVA, et de la taxe professionnelle.

Cela signifie que les recettes tirées des opérations d'embarquement de passagers seront rattachées, sous conditions de seuils financiers, aux recettes de l'activité conchylicole et bénéficieront ainsi du même régime fiscal.

⁵⁶ Références : PF/LI/4°P, site Internet : <http://doc.impots.gouv.fr/aida/Apw.fcgi?FILE=Index.html>

⁵⁷ Article 75 du CGI : « Les produits des activités accessoires relevant de la catégorie des bénéfices industriels et commerciaux et de celle des bénéfices non commerciaux réalisés par un exploitant agricole soumis à un régime réel d'imposition peuvent être pris en compte pour la détermination du bénéfice agricole lorsque, au titre de l'année civile précédant la date d'ouverture de l'exercice, les recettes accessoires commerciales et non commerciales n'excèdent ni 30 % des recettes tirées de l'activité agricole, ni 50 000 euros. Ces montants s'apprécient remboursements de frais inclus et taxes comprises. L'application de cette disposition ne peut se cumuler au titre d'un même exercice avec les dispositions des articles 50-0 et 102 ter ».

Chapitre V : discussion.

I) Nécessité de clarifier la situation des opérations de transport de passagers à bord des navires aquacoles.

Actuellement seuls les navires adhérents aux associations peuvent obtenir l'autorisation d'embarquer des passagers.

L'idée serait de clarifier les conditions d'exercice de ces activités pour permettre à l'ensemble des navires aquacoles de bénéficier de cette opportunité.

II) Un régime juridique, fiscal et social adapté aux pratiques de diversification.

Un exploitant conchylicole cumulant à titre accessoire une activité commerciale bénéficie d'un aménagement législatif lui permettant de rattacher ces activités accessoires à son activité principale agricole, et donc d'exercer une double activité sous un statut unique.

Le contexte juridique, fiscal et social est favorable à l'implantation et au développement des activités de pécaturisme.

Troisième partie : Proposition d'encadrement.

Chapitre I : Définir les activités de pescatourisme, une étape nécessaire et préalable.

Section 1 : Proposition de définition.

Identifier les caractéristiques fondamentales de ces activités est nécessaire pour l'élaboration de leur définition juridique.

- Le support de ces activités (élément central de la définition juridique) : le navire armé à la pêche. Cette caractéristique peut être déclinée aux navires armés en cultures marines ou en cultures marines petite pêche.

Cet élément permet de distinguer ces activités avec celles voisines comme la pêche maritime de loisir ou les promenades à bord de navires armés en navigation côtière (navire à passagers, de charge ou de plaisance).

- Les parties : cet élément permet de dissocier deux catégories de personnes à bord des navires pour l'exercice de ces activités, les marins professionnels et les passagers.

- Objet de l'activité : réalisation d'opérations de transport de manière concomitante à l'activité habituelle de pêche (ou conchylicole), pour permettre à des passagers de découvrir et observer le métier et partager une journée de travail, une marée, avec les professionnels du secteur. Ce métier varie en fonction du poisson recherché, des techniques de pêche utilisées, la zone de pêche et laisse ainsi un large éventail de choix.

On entend ainsi par activités de pescatourisme les activités développées par les professionnels, à titre complémentaire et rémunéré, de transport de passagers à bord des navires armés à la pêche (ou des navires aquacoles) pour leur faire découvrir le métier de marin pêcheur (ou de conchyliculteur) et le milieu marin.

Il faut noter qu'une telle définition se distingue de celle qui est appliquée pour l'exercice de la pêche maritime de loisir prévu à l'article 1 du décret n° 90-618 du 11 juillet 1990.

Cette définition est plus stricte que la définition italienne.

Néanmoins, sur le modèle de l'Italie ou de l'Espagne, il est toujours possible d'élargir le champ d'application de cette définition en y incluant également les activités de pêche de loisir pratiquées par les passagers.

L'orientation que l'on donne à ces activités ne se centre plus uniquement sur l'aspect découverte du métier de marin pêcheur, mais s'ouvre en plus à des activités récréatives.

Section 2 : Les activités de pescatourisme.

L'embarquement à bord des navires de pêche a pour objectif de faire découvrir aux passagers le métier de marin pêcheur ou de conchyliculteur. Il s'agit en premier lieu d'un outil de communication mis à disposition des professionnels vers le grand public.

La participation des passagers aux opérations techniques n'est pas forcément souhaitable dans la mesure où la manipulation des engins peut s'avérer dangereuse.

Rester dans une optique d'observation du métier paraît être un compromis intéressant pour commencer.

L'Italie permet aux passagers, en plus de l'observation du métier, de pratiquer la pêche de loisir dans la mesure où cela ne gêne pas le déroulement des activités de pêche professionnelle.

L'Espagne abonde également dans ce sens.

Deux raisons nous emmènent à nous positionner dans le sens contraire :

- L'objectif de ces activités n'est pas de faire concurrence aux transporteurs maritimes permettant la pratique de la pêche de loisir aux passagers lors des promenades en mer ;

- Proposer cette option aux passagers génèrera pour le capitaine des contraintes supplémentaires, et notamment la détention de diplôme, à savoir le BPJEPS option pêche de loisir.

Par ailleurs, la restauration ou la dégustation de plats traditionnels va entraîner des obligations supplémentaires et l'intervention d'autres organismes tels que les services vétérinaires du ministère de l'agriculture et de la pêche. Il serait donc préférable que les passagers se chargent de leur propre ravitaillement.

Chapitre II: Phase expérimentale de développement des activités de pécaturisme.

Avant de rentrer dans une phase de réforme législative et réglementaire, il a été décidé, dans un premier temps et en partenariat avec l'administration des Affaires Maritimes, de lancer une phase expérimentale de développement, sur le littoral Atlantique, des activités de pécaturisme. Ce projet pilote permettra de tester le concept et de vérifier son bon déroulement.

Un bilan sera dressé, suite à cette expérimentation, sur les priorités et les modifications à apporter pour le développement harmonieux de ces activités sur l'ensemble du territoire.

Section 1 : Objectifs.

Les objectifs de cette expérimentation sont les suivants :

- Etablir des bases solides pour le développement futur des activités de pécaturisme ;
- Créer des occasions d'échange d'expérience coordonnées par les structures professionnelles ;
- Dresser un bilan sur les bénéfices apportés sur le plan économique, social et environnemental ;
- Identifier les obstacles au développement opérationnel des activités de pécaturisme.

Section 2 : Cadre réglementaire.

Le lancement de cette phase se fera sous couvert d'une note administrative de la Direction des Affaires Maritimes qui posera les conditions d'exercice de ces activités, et notamment en matière de sécurité.

Les prescriptions de ce texte seront vraisemblablement calquées sur celles prévues par la note de 2007.

Section 3 : Déroulement.

L'AGLIA, porteur du projet, aura pour mission de désigner des sites pilotes dans lesquels sera mise en place cette phase expérimentale. Ces sites seront désignés en raison du nombre de navires volontaires, de l'intérêt touristique de la région et de la motivation des structures professionnelles en tant qu'organiseurs de cette expérimentation. Un cahier des charges sera établi pour fixer les objectifs et attentes du projet, ainsi que les caractéristiques de ces navires.

Cette phase d'expérimentation devrait se dérouler sur la période estivale 2007.

Section 4 : Rôle des structures professionnelles.

Un rôle important sera accordé aux structures professionnelles. Il faut entendre par structures professionnelles, les CRPMEM et CLPMEM pour la pêche et les SRC pour la conchyliculture. Leur mission sera d'une part d'organiser et de coordonner le développement des activités de pécaturisme dans leur ressort territorial, et d'autre part d'établir un retour d'information sur cette phase expérimentale avec des suggestions concrètes pour l'amélioration de leur déroulement à l'AGLIA.

Section 5 : Bilan de la phase expérimentale.

Suite à cette phase, l'établissement d'un bilan se révélera nécessaire dans lequel sera analysé de manière détaillée les résultats obtenus qui conduira ou non à un recadrage des conditions juridiques d'exercice de ces activités.

Chapitre III : Développement d'un outil juridique adapté à la pratique des activités de pisciculture.

Section 1 : Modification de la réglementation actuelle.

I) Modification des définitions des activités de pêche maritime.

Le navire de pêche est défini par le décret de 1984⁵⁸ par son activité exclusive de pêche.

Et, l'activité de pêche maritime, définie par le décret du 9 janvier 1852, se limite uniquement à l'aspect de capture d'animaux ou de végétaux marins.

A la lecture de ces textes, un navire de pêche ne peut pas effectuer une activité autre que la pêche, comme celle de transport de marchandises ou de passagers. Ces définitions traduisent l'incompatibilité de l'exercice simultanée de l'activité de pêche avec une quelconque activité de diversification.

L'intérêt de modifier la définition de la pêche maritime en y intégrant ces activités est évident. En conférant à l'exploitant un statut unique, celui de pêcheur professionnel, on légitime la diversification dans le secteur des pêches maritimes.

La prise en compte des activités de diversification dans la définition des activités agricoles paraît être un modèle satisfaisant sur lequel pourrait s'appuyer le secteur des pêches.

Deux solutions sont envisageables, toutes deux prônant un élargissement de la définition des pêches maritimes, mais à un degré différent.

- Soit on élargit la définition, sur le modèle de l'agriculture, aux activités étant dans le prolongement de l'acte de production ou ayant pour support l'exploitation.

Cette définition de portée très large aurait pour conséquence d'englober dans l'activité de pêche maritime, des activités aussi diverses que le tourisme, la vente directe ou encore les activités de transformation.

- Soit on élargit la définition des activités de pêche maritime uniquement aux activités de pisciculture.

La modification de ces définitions constitue le préalable au développement des activités de diversification dans le secteur des pêches maritimes, sur le modèle de ce qui a déjà été fait dans l'agriculture.

II) Modification du régime légal et administratif relatif aux opérations de transport de passagers à bord des navires de pêche.

A) Réforme de la loi de 1942.

Un des obstacles au développement des activités de pisciculture réside dans cette loi. Il s'agit de la notion de transport « occasionnel » qu'il est important de clarifier.

⁵⁸ Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

Deux possibilités :

- L'article 10 est aménagé de la manière suivante : le navire armé à la pêche peut effectuer des opérations de transport soit occasionnellement et à titre gratuit soit régulièrement et à titre onéreux dans le cadre des activités dites de pescatourisme (idem pour la conchyliculture) ;

- L'article 10 reste inchangé, mais il faut une note administrative (évitant ainsi d'entrer dans une phase de réforme législative) pour venir préciser cette notion d'occasionnel. L'établissement de seuils financiers (recettes des opérations de transport par rapport au chiffre d'affaires global) permettrait de faire rentrer dans cette expression, les opérations saisonnières et ne générant qu'un faible revenu par rapport à l'activité principale de pêche. L'interprétation dans ce sens n'élude aucunement les questions de sécurité, traitées par une décision administrative.

B) Réforme des actes administratifs.

Les obstacles administratifs sont différents que l'on se trouve dans le secteur des pêches ou dans celui de la conchyliculture.

Dans le domaine de la pêche, le texte de la DRAM Aquitaine (applicable en région Poitou-Charentes) constitue un frein au développement des activités de pescatourisme en autorisant les opérations de transport de passagers à bord des navires de pêche uniquement à titre exceptionnel et gratuit.

Par conséquent, tous les navires rattachés à ces deux régions ne peuvent pas pratiquer des activités de pescatourisme.

Une adaptation réglementaire par la DRAM aquitaine sera nécessaire pour laisser l'opportunité à ces navires de s'engager dans cette voie.

Dans le domaine de la conchyliculture, seuls les navires aquacoles adhérents à certaines associations peuvent pratiquer des opérations de transport rémunérées pendant la saison estivale.

Une réforme sera nécessaire pour permettre à l'ensemble des navires aquacoles, adhérents ou non à une association, de pratiquer ces activités.

III) Aménagement du régime fiscal.

Les activités de diversification engendrent l'application de régimes fiscaux différents, entraînant une lourdeur administrative qui fait bien souvent l'objet d'omission de déclaration.

Pour cela, il serait nécessaire de lever ces obstacles. Des modifications législatives permettront aux professionnels de respecter la réglementation sans les accabler trop lourdement par les formalités administratives.

Un aménagement spécifique ayant été prévu pour l'agriculture, il serait opportun de garantir des conditions identiques dans les secteurs de la pêche et de l'agriculture.

Il est donc demandé le même traitement pour les recettes issues d'une activité de diversification que celles de la pêche professionnelle de manière à bénéficier de l'exonération de TVA ainsi que de la taxe professionnelle. Des seuils financiers devront être établis pour rattacher les revenus engendrés par les activités complémentaires à ceux de l'activité principale, soit en prenant comme modèle le régime agricole, 30% ou 50 000 euros, soit en posant des seuils différents.

Section 2 : Création d'un régime spécifique et adapté à la pratique de ces activités.

I) Définition de l'activité.

Plusieurs alternatives nous permettent d'envisager l'implantation et le développement de ces activités. La première solution consiste à modifier la définition des pêches maritimes en profondeur en élargissant, comme dans le secteur agricole, les activités de pêches maritimes professionnelles à toutes celles étant dans le prolongement de l'acte de production ou ayant pour support l'exploitation.

La seconde alternative est de laisser la définition des pêches maritimes dans l'état actuel de sa rédaction, et de rajouter dans le même texte (décret de 1852) celle des activités de pisciculture.

II) Conditions d'exercice de ces activités.

Les activités seront exercées d'une manière très encadrée. Les conditions d'exercice seront fixées probablement par une circulaire.

A) Le navire.

La première condition d'exercice de ces activités porte sur le statut du navire. Ce dernier doit être armé à la pêche. En effet, ces activités s'effectuant simultanément à l'activité de pêche, elles ont naturellement pour support le navire de pêche tel que défini à l'article 1^{er} alinéa 1 du décret de 1984.

Il faut rappeler que l'armement à la pêche est subdivisé en plusieurs genres : petite pêche, pêche côtière, pêche au large et grande pêche, définis en fonction de la durée de la marée. Faut-il limiter les activités de pisciculture à certains genres de navigation, à savoir les marées les plus courtes ? Ces activités seront également proposées aux navires armés en cultures marines ainsi que ceux en cultures marines petite pêche.

B) Les engins.

Il faut ensuite s'interroger sur l'opportunité de limiter ou non la pratique de ces activités à certains types de métiers et engins de pêche, de nature très diverse et variée.

On y trouve les chalutiers, senneurs, palangriers, fileyeurs, caseyeurs, dragueurs, thoniers...

La limitation à certaines techniques de pêche sera considérée en fonction du risque acceptable pour les passagers.

L'Italie a considéré comme trop dangereux l'embarquement de passagers à bord des chalutiers, qui doivent pour développer des activités de pisciculture débarquer le chalut.

Néanmoins, l'intérêt reste de conserver le panel et la diversité des métiers qui ont chacun des spécificités, permettant ainsi de garder une offre touristique plus large.

C) L'équipage.

Dans ce paragraphe, nous allons nous interroger sur le nombre de personnes composant l'équipage ainsi que la pertinence d'imposer des diplômes supplémentaires pour l'exercice des activités de pécaturisme.

La question du nombre se soulève lorsque l'équipage se compose d'un seul marin. L'administration paraît réservée sur l'opportunité d'accorder le droit d'exercer ces activités à ce type de navires. Néanmoins, le nombre de navires composé d'un seul marin représente une part importante de ceux armés en petite pêche et pêche côtière principalement concernés par cette voie de diversification.

L'exclusion de tous ces navires ne paraît pas opportune, une limitation sur le nombre de passagers admis à bord en cas d'équipage composé d'un seul marin semble plus appropriée.

La note de janvier 2007 relative au transport de passagers sur les navires de pêche est un support intéressant qui peut nous servir de modèle, dans la mesure où elle interdit ces opérations pour des navires dont l'équipage se compose d'un seul marin et naviguant au-delà de la 5^e catégorie. Ce qui signifie qu'un navire avec un seul marin peut effectuer des opérations de transport de passagers s'il navigue en 5^e catégorie. Il s'agit alors d'un compromis justifié en terme de sécurité.

Une autre solution serait d'obliger ce genre de navire à naviguer en binôme.

Concernant la détention de diplômes supplémentaires pour pratiquer ces activités, on peut soulever le fait qu'un marin pêcheur dispose déjà pour exercer son activité de pêche professionnelle de diplômes confirmant ses compétences à manœuvrer le navire, ses connaissances de la ressource et du milieu, de la sécurité ainsi que de la gestion d'un équipage. On peut donc émettre des doutes quant à la réelle nécessité d'exiger des brevets complémentaires.

L'administration souhaite demander pour le développement des activités de pécaturisme la détention du permis de transporter des passagers (article 27 du décret n° 91-1187 du 20 novembre 1991 modifié et de l'arrêté n° 504 GM-2 du 27 mai 1993). Ce permis est délivré après examen aux titulaires du certificat de capacité âgés de 24 ans au moins et justifiant de douze mois de navigation effective.

Le Fonds Européen pour la Pêche (FEP) exige la détention d'un certificat de transport de passagers pour être éligible aux aides.

D) Déclaration des passagers.

Déclarer les passagers (identité) embarquant dans le cadre des activités de pécaturisme est une précaution indispensable en matière de sécurité mais également en matière de prévention contre le travail illégal.

Cette déclaration doit être envoyée à l'administration des affaires maritimes avant l'embarquement.

E) Sécurité.

La sécurité constitue la principale préoccupation, le centre de la problématique du développement de ces activités. Des réunions avec l'administration des affaires maritimes et les professionnels de la pêche auront lieu pour débattre sur ce sujet.

Ce sujet nous amène à nous interroger sur les normes minimales à mettre en œuvre, et trouver ainsi l'équilibre entre un niveau garantissant la sécurité des passagers et un aménagement acceptable de l'outil de travail qu'est le navire.

Par exemple, imposer le port du VFI à tous les passagers paraît nécessaire et n'est pas un investissement modifiant les caractéristiques fondamentales du navire.

Quant au nombre de passagers autorisés à embarquer sur le navire de pêche, il ne pourra dépasser la limite réglementaire de 12 qui fait passer tout type de navire à celui de navire à passagers. Il serait approprié de laisser à l'administration régionale ou locale fixer au cas par cas la limite pour chaque navire ou pour un ensemble de navires ayant des caractéristiques communes.

En cas d'embarquement de plus de 24 heures, le nombre de couchettes devra être suffisant pour accueillir l'équipage ainsi que les passagers.

F) Régime d'autorisation.

Conformément à la réglementation en vigueur, l'autorisation d'embarquer des passagers dans le cadre des activités de pescatourisme sera accordée après examen spécial de l'autorité compétente au sens du décret n° 84-810 du 30 août 1984, c'est-à-dire le directeur régional (article 4) pour les navires de longueur supérieure ou égale à 12 mètres, et le chef du centre de sécurité des navires (CSN) pour les autres.

L'autorisation devra être portée sur le permis de navigation par l'autorité compétente désignée ci-dessus, et aura une période de validité similaire à celle du permis de navigation.

Cette autorisation devra prendre en considération des éléments tels que les brevets requis, la drôme de sauvetage, la durée de navigation, la zone d'exploitation, la catégorie de navigation, le dossier de stabilité, la prise en compte des passagers dans le document unique de prévention, nombre de couchettes suffisantes (embarquement de plus de 24 heures).

G) Délimitation spatiale.

Dans ce paragraphe, notre objectif est de réfléchir sur la nécessité de mettre en place ou non une délimitation spatiale des zones de développement des activités de pescatourisme. Le champ d'application territoriale pour l'activité de pêche est déterminé par la catégorie de navigation prévue sur le permis de navigation, ce qui a pour conséquence de limiter le développement des activités de pescatourisme à cette même catégorie de navigation.

Faut-il limiter ces activités à une catégorie de navigation ?

L'instruction relative à l'embarquement occasionnel de passagers adoptée le 11 janvier 2007 interdit cette activité aux navires de longueur inférieure à 7 mètres et qui navigue au-delà de la 5^e catégorie (article 110.2-01 de la division 110 de l'annexe de l'arrêté du 23 novembre 1987). Cette limite paraît intéressante à maintenir pour les activités de pescatourisme car appropriée aux réalités de l'activité.

Néanmoins, il ne paraît pas approprié de restreindre ces activités à une catégorie de navigation, une appréciation in concreto par l'autorité administrative délivrant le titre semble être une solution pertinente.

H) Délimitation temporelle.

Ce paragraphe nous amène à nous interroger sur la périodicité à accorder pour l'exercice des activités de pescatourisme. Une limitation sur la période estivale semble opportune, la mer étant en général plus propice à la navigation l'été que l'hiver. Mai à septembre paraît être une période intéressante. Par ailleurs, limiter le déroulement de ces activités à des conditions météorologiques favorables (échelle de Beaufort et échelle d'état de la mer) est une garantie de sécurité supplémentaire. Cette limitation devrait être laissée à l'appréciation des autorités locales du fait de la diversité climatique des régions françaises.

De plus, autoriser les navires à pratiquer ces activités de jour comme de nuit ne semble pas constituer une prise de risques inconsidérés.

I) Commercialisation des captures.

Les captures obtenues dans le cadre des activités de pescatourisme suivent le même parcours de commercialisation que pour celles obtenues lors de l'activité de pêche professionnelle.

J) Responsabilité/assurances.

L'article 32 de la loi de 1997 subordonne l'embarquement occasionnel de passagers à la souscription d'une assurance de responsabilité civile. Cette souscription permet à la victime d'un préjudice, et notamment corporel, dont l'armateur ou le patron a été déclaré responsable, d'être indemnisée par l'assureur. Cette assurance constitue la garantie minimale permettant de couvrir la responsabilité de l'armateur ou patron en cas d'accident.

Néanmoins, l'absence de couverture d'assurance ne libère pas l'armateur ou le patron du remboursement des dommages causés, qui se verra alors contraint de payer de sa poche.

La souscription de cette assurance doit constituer une condition impérative pour l'exercice des activités de pescatourisme.

K) Règles relatives à l'hygiène des vivres et des boissons.

Dans le cas où l'exploitant apporterait également une prestation de restauration aux passagers, la réglementation en matière sanitaire sera applicable. Une réforme de cette réglementation est en cours avec l'adoption des directives européennes dites « Paquet hygiène ».

Actuellement le texte de base est l'arrêté du 9 mai 1995 relatif à l'hygiène des aliments remis directement au consommateur. Ce texte s'applique aux établissements où les aliments sont soit préparés en vue de leur remise directe au consommateur, soit remis directement au consommateur. Les activités occasionnelles de restauration sont également soumises aux respects des dispositions de ce texte. Il prévoit les règles en matière de nettoyage des installations, de protection des denrées alimentaires, de respect des conditions de température, l'eau potable...

Servir des boissons nécessite d'obtenir une licence auprès du service des douanes (article L 3331-1 du code de la santé publique).

III) Régime d'inspection et sanctions.

En cas de non-respect des prescriptions du régime juridique, l'autorité administrative compétente doit disposer d'un pouvoir de sanction qui pourra consister au retrait définitif ou temporaire de l'autorisation délivrée au navire en infraction.

Chapitre IV : régime d'aides financières.

Avant de mettre en place cette activité qui engendre des investissements de la part des exploitants, il faut se pencher sur les systèmes d'aides offerts susceptibles de les prendre en charge en totalité ou en partie.

Le règlement communautaire instituant le Fonds Européen pour la Pêche (FEP), adopté le 19 juin 2006 octroie une aide financière au secteur de la pêche pour la période 2007-2013. Le FEP soutiendra les actions visant à assurer une pêche durable ainsi que celles facilitant la diversification des activités économiques dans les zones dépendantes de la pêche (Article 4 du règlement).

Pour bénéficier des aides apportées par ce fonds, les Etats membres doivent définir dans leur plan stratégique national (PSN) leur stratégie globale de mise en œuvre de la Politique Commune des Pêches (PCP). Ce document permettra de préciser les priorités de développement pour les différents axes du FEP. Une fois ce document établi, la répartition budgétaire ainsi que la définition des critères d'éligibilité seront précisées dans le programme opérationnel (PO).

Section 1 : Champ d'application.

Pour connaître le champ d'application, il faut se référer à l'article 27 du FEP.

« Le FEP peut contribuer au financement de mesures socioéconomiques proposées par les Etats membres en faveur des pêcheurs affectés par l'évolution des activités de pêche et qui concernent : a) la diversification des activités en vue de promouvoir des emplois multiples pour les pêcheurs. »

Au niveau national, ce champ d'application est précisé par le règlement d'application à l'article 8 qui encourage la pluriactivité dans le secteur des pêches maritimes afin d'assurer un revenu stable aux professionnels.

Section 2 : Conditions d'attribution.

Les projets éligibles à cette mesure comprennent les actions de diversification permettant le développement d'une autre activité contribuant à moins de 50% du chiffre d'affaires total.

Sont mentionnés dans les mesures éligibles, les actions de diversification par des activités touristiques d'embarquement de passagers à bord des navires de pêche.

Le financement de ces projets est néanmoins subordonné à quelques conditions : justifier d'au moins 5 ans d'exercice de la profession de marin pêcheur, effectuer une diversification hors de la pêche maritime dans le cadre d'un programme collectif ou individuel, et maintenir une activité de pêche maritime représentant plus de 50% du chiffre d'affaire de leur entreprise commerciale.

Section 3 : Taux applicable.

Les taux de financement de ces actions a été porté à 100%, avec 50% pris en charge par le FEP et 50% de contribution nationale (principalement les collectivités territoriales).

CONCLUSION

En conclusion, nous réfléchissons sur les perspectives à développer si les activités de pécaturisme trouvaient une issue favorable.

La finalité n'est pas de se cantonner à cet aspect d'embarquements de passagers mais bien de développer un véritable concept de « pécaturisme » comme l'a fait l'Italie et comme cela existe déjà dans le secteur de l'agriculture avec l'« agriturisme ».

Les opérations de transport à bord des navires de pêche constituent un élément auquel d'autres activités connexes pourront venir se greffer. Ces activités viennent compléter cette voie de diversification en élargissant l'offre et en créant un véritable produit touristique innovant et original. Outre les embarquements, l'offre « pécaturisme » pourra être complétée par différents produits et services, et notamment :

- Participation au travail de la pêche ;
- Pratique de la pêche de loisir ;
- Vente directe ;
- Hébergement chez le pêcheur ;
- Restauration chez le pêcheur mettant en valeur les produits régionaux ;
- Visites à pied des aménagements halieutiques guidées par les pêcheurs et conchyliculteurs.

Ce concept de loger et de prendre ses repas chez les pêcheurs a fait son apparition en Italie sous l'expression « itturismo » comme complément de l'offre de « pécaturismo ». La législation est beaucoup moins stricte qu'en matière d'embarquement à bord d'un navire de pêche, ce qui permet une mise en place plus facile et plus rapide.

Ce concept permet d'orienter le tourisme et la pêche vers le développement durable (définition du tourisme durable : « s'intéresser à une forme de développement touristique qui respecte à long terme les ressources naturelles, culturelles et sociales, tout en répondant aux besoins locaux et en contribuant de manière positive et équitable au développement économique et à l'épanouissement des individus qui vivent, travaillent ou séjournent dans les territoires »).

Pour maintenir les activités de pêches maritimes traditionnelles en leur procurant des revenus complémentaires, il est nécessaire de faire évoluer la conception très stricte des pêches maritimes en lui reconnaissant des nouvelles fonctions (économiques, sociales ou environnementales), et notamment en matière de prestation de services.

Reconnaître des rôles multiples à un secteur d'activité s'appelle la multifonctionnalité. Ce concept existe déjà depuis quelques temps dans l'agriculture (intégré dans la PAC et au niveau juridique interne, et dont profite les cultures marines). Désormais, il faut que le législateur français se donne les moyens pour inscrire le secteur des pêches dans une perspective de multifonctionnalité.

BIBLIOGRAPHIE

Rapport sur l'étude juridique sur les activités de pisciculture en Espagne, Professeur Fernandez Farreres, université de Madrid, juin 2006.

La multifonctionnalité des pêches maritimes et des cultures marines à la lumière de la multifonctionnalité de l'agriculture, Marie Lesueur, Jean-Pierre Boude, Philippe Le Goffe, Agrocampus Rennes, 2006.

La pêche européenne, reconstituer les stocks de cabillaud et de merlu, commission européenne, août 2003, p. 3 et 4.

http://ec.europa.eu/fisheries/publications/magaz/fishing/mag18_fr.pdf

www.legifrance.gouv.fr

<http://www.admi.net/jo/textes/ld.html>

www.agriculture.gouv.fr/spip/ressources.themes.pecheaquaculture_r59.html

Pescaturismo italien :

<http://www.riservaportofino.it/portofino/fr/pescaturismo.htm>

Agrotourisme au Québec :

<http://www.mapaq.gouv.qc.ca/Fr/Productions/Services/agrotourisme/>

Comité national des pêches maritimes et des élevages marins :

<http://www.comite-peches.fr>

Comité national de la conchyliculture :

<http://www.cnc-france.com>

ANNEXES

Réglementation française :

- ✓ Article 10 de la loi n° 42-427 du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation.
- ✓ Article 1^{er}, 32 de la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.
- ✓ Article 33 à 42 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et de transport maritime.
- ✓ Instruction du 11 janvier 2007 relative au transport occasionnel de passagers sur les navires de moins de 24 mètres.
- ✓ Doctrine de la DRAM Aquitaine du 13 juillet 2006
- ✓ Doctrine de la DRAM Bretagne du 10 juillet 2001
- ✓ Doctrine de la DRAM aquitaine pour la conchyliculture du 4 avril 2003

Réglementation italienne :

- ✓ Article 27 bis de la loi n° 41 du 17 février 1982
- ✓ Décret n° 293 du 13 avril 1999

Titre V

Droits attachés aux titres de navigation.

Article 10

Les navires armés à la pêche, ne peuvent effectuer d'opérations de transports rémunérés qu'occasionnellement et sur autorisation de l'administration des affaires maritimes. Toutefois, les bateaux de pêche peuvent être autorisés à transporter des passagers. Ils reçoivent dans ce cas un rôle mixte valable pour la pêche et la navigation côtière.

Annexe 2 : Article 1^{er} et 32 de la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.

TITRE Ier

DE L'ORIENTATION DE LA POLITIQUE DES PECHES MARITIMES, DES CULTURES MARINES ET DES ACTIVITES HALIO-ALIMENTAIRES

Article 1er La politique des pêches maritimes, des cultures marines et des activités halio-alimentaires a pour objectifs, en conformité avec les principes et les règles de la politique commune des pêches et dans le respect des engagements internationaux :

g) D'assurer la modernisation et le développement d'activités diversifiées au bénéfice de l'économie des régions littorales.

Article 32 L'embarquement de passagers à bord de navires armés à la pêche est notamment subordonné à la souscription d'un contrat d'assurances couvrant la responsabilité civile de l'armateur, du capitaine, celle des membres de l'équipage ainsi que des personnes occasionnellement admises sur le navire pour y exercer une activité d'accompagnement et au respect des règles de sécurité définies par l'autorité administrative.

Annexe 3 : Article 33 à 42 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 relative aux contrats d'affrètement et de transport maritime.

Transports de passagers.

Article 33

Les dispositions du présent titre ne peuvent pas être écartées au préjudice des passagers.

Contrat de passage.

Article 34

Modifié par Loi 88-1091 1988-12-01 art. 1 JORF 3 décembre 1988.

Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Ces obligations sont constatées dans le billet de passage. Pour les transports internationaux, le transporteur peut refuser l'embarquement ou le débarquement du passager qui ne présente pas de document l'autorisant à débarquer au point d'arrivée et aux escales prévues.

Les dispositions du chapitre II du présent titre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes.

Article 35

Sur les navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute et sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué.

Responsabilité du transporteur.

Article 36

Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers.

Article 37

L'accident corporel survenu en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escales, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés.

Article 38

Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés.

Article 39

Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 36

ou à la faute commerciale de ses préposés.

Article 40

Modifié par Loi 86-1292 1986-12-23 art. 4 JORF 24 décembre 1986.

La réparation est due par le transporteur, pour ce qui concerne les créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers dans les limites fixées à l'article 7 de la convention internationale sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes faites à Londres le 19 novembre 1976, la limite applicable par passager étant égale au montant qui figure comme base de calcul au 1 dudit article. Pour ce qui concerne les créances résultant d'un retard dans le transport de passagers ou de leurs bagages, la réparation est due par le transporteur dans les limites fixées au b du 1 de l'article 6 de la même convention.

Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 41

L'action en responsabilité se prescrit par deux ans.

Article 42

Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre.

Annexe 4 : Instruction du 11 janvier 2007 relative au transport occasionnel de passagers sur les navires de moins de 24 mètres.


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Signalé

note à l'attention de

Messieurs les Directeurs régionaux des Affaires Maritimes (art.4)
Messieurs les Directeurs départementaux des Affaires Maritimes
Messieurs les Chefs des Services des Affaires Maritimes

Paris, le **11 JAN. 2007**

objet : Transport de passagers sur les navires de pêche inférieurs à 24 mètres.
affaire suivie par : François-Xavier RUBIN DE CERVENS – DAM / SM2 n° 06
tél. : 01 44 49 86 41, fax : 01 44 49 86 40
courriel : rubindecervens@equipement.gouv.fr
P.J. : Déclaration de transports de passagers.

En dehors du cas traité par la circulaire 295 SM2 du 27 avril 1997 relative aux fêtes de la mer et à certaines manifestations nautiques, le transport occasionnel de passagers sur les navires de pêche de moins de 24 mètres donne lieu à des pratiques diverses qu'il convient d'harmoniser.

Cet encadrement administratif de l'embarquement de passagers sur ces navires n'a pas pour objectif de régler les situations de pluri-activité ou d'écotourisme, qui relèveront d'une autre circulaire ; il vise à :

- permettre de s'assurer d'un niveau de sécurité suffisant pour les passagers ;
- faire en sorte que le patron ou l'armateur déclare à l'administration le nom des personnes embarquées (objectif de sécurité vis-à-vis des CROSS et de police dans le cadre de la lutte contre le travail clandestin) ;
- responsabiliser le patron ou l'armateur en matière de police d'assurance couvrant sa responsabilité civile (art. 32 de la loi d'orientation pour la pêche maritime et les cultures marines n° 97-1051 du 18 novembre 1997) ;
- simplifier les procédures administratives en supprimant le visa de l'administration.

Le dispositif que je vous demande d'appliquer à compter du 1^{er} février 2007 s'articule autour de deux éléments : d'une part une autorisation portée sur le permis de navigation, qui fixe le cadre de l'embarquement (I) ; d'autre part une déclaration d'embarquement à l'évènement (II).

I. - L'autorisation de transporter des passagers doit être portée sur le permis de navigation, après examen par l'autorité compétente au sens du décret 84-810 du 30 août 1984 à savoir le directeur régional (art. 4) pour les navires de douze mètres et plus, le chef du centre de sécurité des navires pour les navires d'une longueur inférieure.

Au cours de l'examen du dossier, cette autorité tient compte des facteurs objectifs propres à chaque navire, tels que :

- l'espace disponible hors zone de travail ;
- la protection contre les chutes à la mer ;
- la catégorie de navigation ;

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Direction Générale
de la Mer et
des Transports

direction
des Affaires Maritimes
sous-direction de la
Sécurité Maritime
bureau de la
Réglementation et du
Contrôle de la sécurité
des navires

3, place de Fontenoy
75007 PARIS 07 SP
téléphone :
01 44 49 86 41
télécopie :
01 44 49 86 40
courriel :
sm2.dam.dgmt
@equipement.gouv.fr
Internet : www.mer.gouv.fr

- la drôme de sauvetage et l'accès à celle-ci ;
- le nombre de places assises (au moins une place assise fixe par passager) ;
- la durée de la navigation et la zone d'exploitation du navire ;
- le dossier de stabilité ;
- l'hygiène et l'habitabilité ;
- la prise en compte des passagers dans le document unique de prévention.

Le nombre de passagers autorisés ne peut dépasser 6 ni excéder un passager par deux mètres de longueur linéaire du navire.

Le transport de passagers n'est pas autorisé lorsque :

- le navire ne dispose pas de garde-corps à hauteur réglementaire ou
- le navire est d'une longueur inférieure à 7 mètres et navigue au-delà de la 5ème catégorie ou
- le navire est armé par un seul membre d'équipage et navigue au-delà de la 5ème catégorie.

En outre, la mise en oeuvre des engins de pêche ou de travail est proscrite lorsque celle-ci est manifestement incompatible avec la présence de passagers à bord (par exemple chalutage sur un petit navire avec des espaces insuffisants pour le passager).

Des exigences supplémentaires peuvent être ajoutées en annexe au permis de navigation. Lors des visites annuelles, les conditions d'embarquement des passagers sont vérifiées.

Pour des flottilles aux caractéristiques similaires, et indépendamment de leur longueur, des dispositions communes peuvent être fixées par le directeur régional des affaires maritimes (art.4) après avis de la CRS.

II.- Le formulaire de déclaration d'embarquement des passagers ci-joint est fourni, dans les directions départementales des affaires maritimes et dans les services des affaires maritimes de contact, aux armateurs et patrons souhaitant effectuer un transport de passagers.

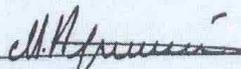
L'armateur ou le patron fait parvenir par tout moyen le formulaire dûment complété à la direction départementale des affaires maritimes, en tout état de cause avant le transport occasionnel de passagers.

Cette note annule et remplace toutes les dispositions relatives au transport occasionnel de passagers contenues dans la note 0229 GM-2 du 22 mars 1994.

En outre, il convient de préciser que les observateurs embarqués et les personnels MSA sont des personnels spéciaux au sens de l'article premier du décret 84-810.

Je vous invite à informer les commissions régionales de sécurité, et plus largement, les professionnels, de ces dispositions.

Le Directeur des Affaires Maritimes


Michel KYMERIC

Copie à :

- Direction des Pêches
- GM - LM
- GE-CFDAM
- Tous les CSN, CROSS
- Dossier - Chrono

**DECLARATION DE TRANSPORT
DE PASSAGERS
(Déclaration valable pour une journée seulement)**

Je soussigné : (Nom – Prénom).....

Armateur – Patron (1) du navire (Nom du Navire)..... Immatriculé sous le n°.....

Déclare embarquer :

DEPART : Port..... Date..... Heure.....

RETOUR : Port..... Date..... Heure.....

ZONE FREQUENTEE :

Sous ma responsabilité, les personnes suivantes :

<i>NOMS</i>	<i>PRENOMS</i>

Je certifie :

- que le permis de navigation du navire est en cours de validité ;
- que le nombre de passagers embarqués ci-dessus ne dépasse pas le nombre de passagers prévus sur le permis de navigation du navire ;
- être à jour des prescriptions émises lors des visites de sécurité ;
- avoir pris connaissance des conditions portant sur l'embarquement des passagers figurant sur le permis de navigation du navire ;
- avoir contracté une police d'assurance couvrant les dommages susceptibles d'être occasionnés au(x) passager(s) (art. 32 de la LOP n° 97-1051) ;
- que l'exploitation du navire est assurée par un patron et des marins titulaires des titres de formation maritime requis pour la navigation pratiquée ;
- imposer le port permanent d'un vêtement à flottabilité intégrée à chaque passager.

Fait à....., le.....

En double exemplaire, dont : - 1 pour dépôt avant départ aux Affaires Maritimes - 1 détenu à bord

Signature :

(1) Rayer la mention inutile

Annexe 5 : Doctrine de la DRAM Aquitaine du 13 juillet 2006

20-NOV-2006 16:27 DE : CSN LA ROCHELLE

0546290701

A : +33 0559474710

P. 1/5

Je Collin



REÇU LE
21 JUIL, 2006

Direction
régionale
des affaires
maritimes
d'Aquitaine



N° 514/DRAM

note à l'attention de

- Centre de Sécurité des Navires de Charente-Maritime - Aquitaine
- DDAM La Rochelle
- DDAM délégué Gironde
- DDAM Bayonne

Bordeaux, le 13 juillet 2006

objet : Transport occasionnel de passagers
p. jointe : un imprimé de déclaration
affaire suivie par : Philippe LAINÉ, DRAM adjoint sécurité maritime
tél. 05 56 00 83 32, fax 05 56 00 83 47
Courriel philippe.laine@equipement.gouv.fr

Le transport occasionnel de passagers nécessite d'être maîtrisé avec rigueur.

La présente note a pour but d'harmoniser les pratiques pour l'ensemble de la DRAM Aquitaine.

Le préalable, avant tout transport de passagers, doit être la mention sur le permis de navigation du nombre maximum de personnes à bord. Ceci implique que les centres de sécurité indiquent systématiquement ce nombre en tenant compte de la drôme de sauvetage. Cette indication constitue l'autorisation proprement dite.

Dans le strict respect de ce cadre, le capitaine, s'il reste de la place en sus de l'équipage, peut embarquer des passagers sous réserve d'en faire la déclaration préalable à la DDAM.

Le capitaine, qu'il importe de responsabiliser, s'engage à respecter notamment les points ci-après qui sont repris sur l'imprimé de déclaration :

- permis de navigation à jour ;
- respect du nombre maximum de personnes à bord ;
- prescriptions de sécurité réalisées ;
- effectif réel conforme à la décision d'effectif ;
- drôme de sauvetage suffisante ;
- habitabilité convenable en fonction de la durée de l'embarquement ;
- existence des brevets requis pour l'équipage ;
- visite médicale à jour de l'équipage.

Le service de la DDAM recevant cette déclaration devra en accuser réception et en garder un exemplaire dans un dossier accessible et bien identifié, à la disposition du cadre de permanence. L'original sera conservé à bord. S'agissant d'un système déclaratif, il n'appartient pas au service de vérifier les éléments attestés, qui restent sous la responsabilité du capitaine. L'accusé de réception correspond à un simple enregistrement.

Enfin, dans le cas particulier et exceptionnel du souhait d'un capitaine d'embarquer des passagers en dépassement des capacités fixées normalement par le permis de navigation, ce dernier embarquement devra faire l'objet d'une autorisation particulière du centre de sécurité. L'imprimé utilisé est différent et constitue une autorisation.



1-3, rue Fondautège
33074 BORDEAUX CEDEX
téléphone :
05 56 00 83 00
télécopie :
05 56 00 83 47

Le Directeur régional des Affaires maritimes,
Didier BAUDOIN

M.

20-NOV-2006 LUN 15:35

TEL : +33-0559474710

NOM : CRPMEN/ASSIDEPA AQUITAINE

P. 1

Annexe 6 : Doctrine de la DRAM Bretagne du 10 juillet 2001

11 2006 16:13 FAX 02 98 58 20 04

AFFAIRES MARITIMES GV

002

6

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

DIRECTION REGIONALE
DES AFFAIRES MARITIMES
DE BRETAGNE

Commissariat Régional de Sécurité

Point N° 03 /125
Examen du 10 juillet 2001

PROCES VERBAL

QUESTION D'ORDRE GENERAL

Embarquement de passagers à titre d'activité complémentaire à bord de navires armés à la pêche

*Ces dispositions annulent et remplacent celles du procès verbal question d'Ordre Général
n° 02/122 du 20 mars 2001*

Le statut juridico-administratif, les conditions d'exploitation, les normes de sécurité et les risques spécifiques des navires de pêche professionnelle ne leur permettent pas d'effectuer d'une manière habituelle le transport de passagers.

Des autorisations sont déjà accordées selon des procédures qu'il n'y a pas lieu de modifier dans les cas suivants :

- transport occasionnel de passagers pour une journée ou une marée à titre gratuit
- à titre exceptionnel dans le cadre de manifestations nautiques ou fêtes de la mer, dans ces cas particuliers les autorisations de transport de passagers sont régies par la circulaire 295 SM/2 du 29 avril 1997, relative aux fêtes de la mer et à certaines manifestations nautiques.

En dehors des cas ci-dessus, il existe une demande de certains professionnels visant à pratiquer en saison touristique, à titre d'activité complémentaire rémunérée, le transport de passagers désireux, soit de découvrir le milieu marin et le métier de marin pêcheur, soit de pratiquer la pêche de loisir.

Il convient de noter que la loi d'orientation pêche prévoit, dans le cadre de la pluriactivité, que la possibilité d'embarquer des passagers à titre onéreux est subordonnée à la souscription d'un contrat d'assurances couvrant la responsabilité civile de l'armateur, du capitaine, celle des membres de l'équipage ainsi que des personnes occasionnellement admises sur le navire pour y exercer une activité d'accompagnement et au respect des règles de sécurité définies par l'autorité administrative.

Pour l'exercice de cette activité saisonnière complémentaire, il pourrait être satisfait aux demandes dans les conditions suivantes :

- patron du navire titulaire des brevets requis ;
- activité interdite aux navires de moins de 6 mètres ;
- embarquement d'un radeau de sauvetage classe III ou V équipé d'un largueur hydrostatique ;
- emport d'une VHF fixe et d'une VHF portative SMDSM ;

Conditions supplémentaires selon les deux cas pouvant se présenter :

1/ passagers embarqués dans le cadre de la découverte du milieu marin et du métier de marin pêcheur :

- nombre de passagers limité à 2 personnes ou à 1 personne si l'équipage se compose d'un seul marin.

2/ activité de pêche de loisir en mer

- débarquement du matériel de pêche professionnelle ;
- navigation de jour limitée à la 4^{ème} catégorie, par beau temps du 1^{er} avril au 30 septembre ;
- limitation à un passager pour 2 mètres de longueur hors tout avec un nombre maximal de 6 personnes ;
- aptitude médicale "sans restriction" du patron en cours de validité ;
- les pavois, rambardes ou garde-corps devront avoir une hauteur minimale de 1 mètre.

L'autorisation d'embarquement de passagers sur navire de pêche sera délivrée après visite spéciale du Centre de Sécurité des navires avec contrôle de l'exécution des prescriptions antérieures (*modèle en pièce jointe*).

Nota : Les prescriptions relatives aux assurances et à la prévention du travail illégal ne font pas partie des prérogatives de la CRS et devront être traitées par les services concernés.

AVIS DE LA COMMISSION

- Avis favorable à l'application des ces dispositions

Commission Régionale de Sécurité de Bordeaux

188/03-13
DU 04.04.03

DOSSIER SUIVI PAR LE CENTRE SECURITE DE BORDEAUX

QUESTION D'ORDRE GENERAL

**Transport occasionnel de passagers sur les
Chalands ostréicoles du bassin d'Arcachon**

1^e examen

Procès-verbaux précédents

Dans le cadre de la promotion des métiers de la mer se développe une nouvelle forme de tourisme : le tourisme « bleu ». Sur Arcachon, une association s'est créée afin de promouvoir les produits de l'ostréiculture sur le plan touristique. Elle a mis en place notamment des sorties à la marée avec des ostréiculteurs.

Pour aller sur les parcs, les touristes sont parfois amenés à être transportés sur des chalands ostréicoles l'ensemble de la prestation étant payante.

Les navires considérés sont des chalands ostréicoles qui répondent selon leur date de construction aux divisions 227 ou 22 (1984).

Actuellement, la flotte constituée est très hétérogène, que cela soit pour les matériaux de construction (bois, alu, PRVT) ou pour les motorisations qui sont soit inboard Diesel du type Z drive, soit hors bord essence.

Cadre réglementaire (navires professionnels):

- Navire à passagers : tout navire qui transporte plus de 12 passagers (...)

Navire de pêche : tout navire utilisé à des fins commerciales pour la capture et le traitement des poissons, des autres animaux marins, la récolte des végétaux ou l'exploitation des ressources vivantes de la mer.

Navire de charge : tout navire autre qu'un navire à passager, un navire de pêche ou un navire de plaisance

Le fait d'embarquer des passagers à titre onéreux de façon régulière est susceptible d'entraîner un changement de statut ou à défaut de mettre en place un certain nombre de dispositions tendant à obtenir une sécurité satisfaisante. L'association, qui met en œuvre « la route de l'huître » établit une charte à laquelle doivent souscrire les adhérents.

Les mesures de sécurité que doivent respecter les membres de l'association pour transporter des personnes dans le cadre de la route de l'huître sont les suivantes :

- Le transport occasionnel de passagers est limité dans le temps pour une période comprise entre 01/05 et 30/09 de chaque année.
- Le transport ne peut se faire que par beau temps (hauteur de vague maximum de un demi mètre) et de jour uniquement.
- La zone de navigation est limitée au strict intra-bassin au Nord d'une ligne Est-W passant par le phare/Le Mouleau (latitude # 44°38,6 N).
- Le transport est limité à 5 personnes plus le patron, dans la limite du permis de navigation.
- Les enfants de moins de huit ans et les personnes à mobilité réduite ne pourront être pris en charge.
- Les personnes seront équipées d'une brassière de sauvetage adaptée à leur morphologie (brassières enfants pour les enfants) fournies par le patron.
- Le navire sera divisé en deux zones, une zone réservée aux passagers avec rambardes ou filière, d'une hauteur minimum de 75 cm et qui correspondra à la moitié de la surface du navire au minimum, et une zone interdite aux passagers réservée au transport de poches ou matériel, à l'exclusion de tout matériel dangereux (détroqueuse, matériel de chantier interdit).
- L'ensemble de la zone accessible aux passagers sera munie de rambarde ou filière de 75 cm de hauteur minimum.
- Le patron prendra toutes mesures qui s'imposent afin que la cargaison transportée ne puisse constituer un danger pour les personnes, il s'assurera en particulier que la charge à bord n'est pas susceptible de ripage ni d'effondrement. En tout état de cause, la hauteur maximum de chargement ne dépassera pas 1m de hauteur ni la demi surface du navire.
- Des bancs fixés au navire seront mis en place pour procurer une place assise par personne.
- Les navires seront équipés de VHF.
- Une quantité minimum de 5 litres d'eau potable sera mise à disposition des passagers

Pour information, d'un point de vue administratif, la prestation fera l'objet d'une déclaration occasionnelle de transport de passagers auprès du Q.A.M., et les armateurs contracteront une assurance couvrant le transport de passagers à titre occasionnel. »

AVIS DE LA COMMISSION

- **Avis favorable, les navires devront être à jour de leur titre de sécurité.**

- ETUDE CLOSE -

Les avis émis par la Commission Régionale de Sécurité de Bordeaux dans sa 188^e séance sont approuvés

Bordeaux, le 8 avril 2003

*L'Administrateur en Chef de 1^{ère} Classe des Affaires Maritimes J.B. PREVOT
Directeur Régional des Affaires Maritimes d'Aquitaine*

Annexe 8 : Article 27 bis de la loi n° 41 du 17 février 1982

ARTICLE 27-bis) (a)

Initiatives de pécaturisme

1. L'embarquement de non-pêcheurs peut être autorisé sur les bateaux de pêche, pendant la période 10 mai -30 septembre de chaque année, dans un but touristique-récréatif, à la condition toutefois :
 - a) de ne pas dépasser le nombre de personnes pouvant embarquer suivant les prescriptions des documents du bateau et, en tout cas, que soit déterminé, par le chef de l'arrondissement maritime, le rapport entre le nombre des membres de l'équipage et celui des autres personnes susceptibles d'embarquer, condition nécessaire à une navigation en toute sécurité ;
 - b) que, pour toute personne dont l'embarquement est permis, il y ait autant de moyens de sauvetage collectifs et individuels que ceux prescrits pour l'équipage ;
 - c) que chaque personne soit âgée de plus de 14 ans ;
2. L'autorisation visée à l'alinéa 1er est délivrée, à sa demande, à l'armateur de l'unité de pêche concernée par le chef de l'arrondissement maritime qui détermine, dans ladite autorisation, toutes les conditions et les modalités permettant de garantir la sécurité de l'initiative.

(a) le présent article a été ajouté à l'art. 20 de la Loi n° 165/1992.

DECRET n° 293 du 13 avril 1999 portant réglementation de l'activité de pescatourisme, en exécution de l'art. 27-bis de la Loi n° 41 du 17 février 1982, et de ses modifications successives. (J.O. n° 197 du 23-8-1999)

note:

Entrée en vigueur de ce Décret : 7-9-1999

Art. 1er.

1. On entend par pescatourisme, aux termes de l'article 27-bis de la Loi n° 41 du 17 février 1982, ainsi qu'il a été modifié par l'article 1er, premier alinéa, lettre g), de la Loi n° 164 du 21 mai 1998, les activités entreprises par l'armateur - individuel, entreprise ou coopérative - de bateau de pêche côtière locale ou rapprochée, embarquant sur son unité des personnes autres que l'équipage pour l'exercice d'activités touristiques-récréatives.

2. Les initiatives de pescatourisme incluent :

a) le déroulement d'activités pratiques de pêche sportive au moyen des engins de pêche sportive visés à l'article 3, 2^{ème} alinéa, ci-dessous ;

b) le déroulement d'activités touristiques-récréatives dans une optique de divulgation de la culture de la mer et de la pêche telles que, notamment, de brèves excursions le long des côtes, l'observation des activités de pêche professionnelle, la restauration à bord ou à terre ;

c) le déroulement d'activités destinées à la connaissance et à la valorisation du milieu côtier, des lagunes côtières et, lorsqu'elles sont autorisées par la région compétente, des eaux intérieures, ainsi qu'au rapprochement du public du monde de la pêche professionnelle.

Avertissement :

Le texte des notes publié ici a été établi par l'administration compétente en la matière, aux termes de l'art. 10, 3^{ème} alinéa, du Recueil coordonné des dispositions sur la promulgation des lois, sur la promulgation des Décrets du Président de la République et sur les publications officielles de la République Italienne, approuvé par le Décret du Président de la République n° 1092 du 28 décembre 1985 aux seules fins de faciliter la lecture des dispositions de loi auxquelles il est fait renvoi.

La valeur et l'efficacité des actes législatifs retranscrits ici restent inchangées.

Notes au préambule :

- retranscription du texte de l'art. 27-bis de la Loi n° 41 du

17 février 1982 (Plan de rationalisation et de développement de la pêche), introduit par l'art. 20 de la Loi n° 165/1992, modifié par l'art. 1er, 2^{ème} alinéa, lettre g), de la Loi n° 164 du 21 mai 1998 :

"Art. 27-bis (Initiatives de pescatourisme). - 1. Les bateaux de pêche peuvent être autorisés, dans un but touristique-récréatif, à embarquer des personnes ne faisant pas partie de l'équipage, selon les modalités établies par Décret du Ministre des politiques agricoles, conjointement avec le Ministre des Transports et de la Navigation aux termes de l'art. 17, 3^{ème} alinéa, de la Loi n° 400 du 23 août 1988 ".

- transcription du texte de l'art. 17, 3^{ème} et 4^{ème} alinéas, de la

Loi n° 400 du 23 août 1988, (Réglementation de l'activité de Gouvernement et organisation de la

Présidence du Conseil des Ministres) :

"3. Par Décret ministériel, des règlements peuvent être adoptés dans les domaines relevant de la compétence du Ministre ou des autorités subordonnées au Ministre, lorsque la Loi confère expressément ce pouvoir. Ces règlements, dans des domaines relevant de la compétence de plusieurs Ministres, peuvent être adoptés par des Décrets interministériels, la nécessité d'une autorisation ad hoc par la Loi étant néanmoins maintenue. Les règlements ministériels et interministériels ne sauraient édicter des normes contraires à celles des règlements promulgués par le Gouvernement. Ils doivent être communiqués au Président du Conseil des Ministres avant leur promulgation.

4. Les règlements visés au premier alinéa et les règlements ministériels et interministériels, qui doivent porter la dénomination " règlement ", sont adoptés après avis du Conseil d'Etat, soumis au visa et à l'enregistrement de la Cour des Comptes et publiés au Journal Officiel ".

- La Loi n° 963 du 14 juillet 1965, portant des normes sur la réglementation de la pêche maritime, a été publiée au Journal Officiel n° 203 du 14 août 1965.

- Le texte de la délibération du 23 avril 1997 du Comité interministériel pour la programmation économique, concernant l'approbation du plan de rationalisation et de reconversion des filets pélagiques pour la période 1997-1999, a été publiée au Journal Officiel - série générale - n° 150 du 30 juin 1997.

- Le texte des articles 3 et 29 de la Loi n° 41/1992, est le suivant :

"Art. 3 (Comité national pour la conservation et la gestion des ressources biologiques de la mer). – Pour l'élaboration et la mise à jour du plan visé à l'art. 1^{er} ci-dessus, la commission consultative centrale de la pêche maritime, mise en place par la Loi n° 963 du 14 juillet 1965, se constitue en "Comité national pour la conservation et la gestion des ressources biologiques de la mer" ; à cette fin, la Commission se compose de :

- a) un représentant du Ministre de la Recherche scientifique et technologique ;
- b) un représentant pour chacune des Régions Sicile, Sardaigne et Frioul - Vénétie Julienne ;
- c) cinq représentants des autres régions désignées par la Commission Interrégionale visée à l'art. 13 de la Loi n°281 du 16 mai 1970 ;
- d) un représentant des Industries de la Conserve ;
- e) un représentant désigné par le Comité de Coordination de la Recherche Scientifique et Technologique appliquée à la pêche maritime prévu à l'art. 6 ci-dessous.

Le président de ce comité peut inviter aux réunions des représentants d'associations et d'organisations concernées par cette matière.

Ce Comité peut aussi fonctionner par groupes de travail. Les fonctions de secrétariat du Comité et de ses groupes de travail sont confiées au secrétaire de la commission consultative centrale pour la pêche maritime, aidé de deux employés de huitième échelon au plus.

Le règlement intérieur du comité est approuvé dans un délai de trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi par Décret du Ministre de la Marine marchande, sur proposition dudit comité ".

"Art. 29 (Composition de la commission consultative centrale). - La commission consultative centrale, présidée par le Ministère de la Marine Marchande, est composée comme suit :

- a) le Directeur Général de la Pêche maritime du Ministère de la Marine Marchande, faisant fonction de vice-président ;
- b) le Vice-directeur général de la Direction Générale de la Pêche Maritime du Ministère de la Marine Marchande ;
- c) trois fonctionnaires de la Direction Générale de la Pêche maritime du Ministère de la Marine Marchande ;
- d) un représentant du Ministère du Trésor ;

- e) un représentant du Ministère des Finances ;
 - f) un représentant du Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat ;
 - g) un représentant du Ministère de l'Agriculture et de la Forêt ;
 - h) un représentant du Ministère du Commerce extérieur ;
 - i) un représentant du Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale ;
 - l) deux représentants du Ministère de la Santé, respectivement de la Direction Générale des Services Vétérinaires et de la Direction Générale de l'Hygiène des Aliments et de la Nutrition ;
 - m) deux représentants du Ministère de l'Environnement ;
 - n) un représentant de l'Institut Italien de la Nutrition ;
 - o) un représentant de l'Institut Central de la Recherche Scientifique et Technologique appliquée à la pêche maritime ;
 - p) un représentant du Laboratoire d'Hydro-biologie du Ministère de l'Agriculture et de la Forêt ;
 - q) quatre experts choisis parmi les professeurs d'université et les praticiens de disciplines scientifiques, juridiques, économiques appliquées à la pêche, dont deux désignés par le Conseil National de la Recherche et deux par le Conseil Universitaire National ;
 - r) six représentants de la coopération relative à la pêche, choisis dans des groupes de trois désignés par chacune des trois associations nationales des coopératives de la pêche ;
 - s) un représentant de l'Union italienne des Chambres de Commerce, d'Industrie, d'Artisanat et d'Agriculture ;
 - t) un représentant des commerçants en produits du poisson ;
 - u) quatre représentants des travailleurs de la pêche, choisis dans des groupes de trois désignés par chacune des associations syndicales nationales ;
 - v) trois représentants des employeurs de la pêche, choisis dans des groupes de trois désignés par chacune des associations syndicales nationales ;
 - z) un représentant des directeurs des marchés du poisson, choisi dans un groupe de trois de l'association nationale ;
 - aa) un représentant des aquaculteurs en eaux marines et saumâtres, choisi dans un groupe de trois désigné par l'association nationale ;
 - bb) un représentant de la pêche sportive désigné par l'organisation nationale de pêche sportive.
- Les membres de la commission sont nommés par Décret du Ministre de la Marine marchande, restent en fonction pendant trois ans et peuvent être reconduits.
- Les séances de cette commission sont valides avec la présence d'au moins la moitié de ses membres en première convocation ou d'au moins un tiers en deuxième convocation.
- Sur demande d'au moins dix membres, peuvent être aussi appelés à participer aux travaux de la commission, sans droit de vote, des personnes particulièrement expertes en matière de pêche, ainsi que les représentants d'organismes concernés par les problèmes mis à l'ordre du jour.
- Les fonctions de secrétaire de la commission sont confiées à un fonctionnaire du Ministère de la Marine Marchande de septième échelon au moins".

Note de l'art. 1^{er} :

- Concernant le texte de l'art. 27-bis de la Loi n° 41/1982, ainsi qu'il a été en dernier modifié par l'art. 1er, premier alinéa, lettre g), de la Loi n. 164/1998, se rapporter aux notes au préambule.

Art. 2.

1. Les initiatives visées à l'article 1^{er} ci-dessus peuvent également se dérouler durant les jours fériés, dans les heures diurnes et, lorsqu'il y a les aménagements prévus à l'article 5, premier alinéa, lettre c), du Décret ministériel du 22 juin 1982, aussi dans les heures nocturnes, jusqu'à six milles, au plus, s'agissant d'embarcations agréées pour la pêche côtière locale, et jusqu'à vingt milles, au plus, s'agissant d'embarcations agréées pour la pêche

côtière rapprochée, tout au long de l'année, dans les limites de l'arrondissement d'inscription et de celles limitrophes, par une météo marine favorable.

2. Les unités affectées à l'exercice de l'activité de pescatourisme sont tenues de ramener au port de départ les personnes embarquées ou, en cas de nécessité, dans un autre port de l'arrondissement.

3. L'embarquement d'enfants de moins de 14 ans est autorisé s'ils sont accompagnés d'une personne majeure.

4. Les unités visées au premier alinéa, pour être agréées pendant la période du 1er novembre au 30 avril, doivent être pourvues d'aménagements, y compris amovibles, permettant de mettre à l'abri les personnes embarquées.

Note de l'art. 2 :

- le texte de l'art. 5, premier alinéa, lettre c), du Décret ministériel du 22 juin 1982 (Règlement de sécurité pour les bateaux affectés à la pêche côtière), est le suivant :

"Art. 5 (Embarquement de chercheurs). - (*Omissis*) ;

c) lorsque les personnes autorisées à embarquer aux termes du présent article passent la nuit à bord, il y a des aménagements de logement présentant des caractéristiques égales à celles de l'équipage".

Art. 3.

1. L'activité de pescatourisme peut être exercée avec les systèmes de pêche prévus dans le permis de pêche prescrit, en respectant les normes de comportement visées à l'article 96 du Décret du Président de la République n° 1639 du 2 octobre 1968.

2. Les armateurs d'unités munies de permis de pêche disposant des systèmes de remorquage, peuvent, après y avoir renoncé, exercer l'activité de pescatourisme par tous les systèmes qu'autorise l'article 19 du Décret ministériel du 26 juillet 1995, paru au Journal Officiel n° 203 du 31 août 1995, en sollicitant la délivrance d'une attestation provisoire auprès du chef de l'Arrondissement maritime du lieu d'inscription de l'unité de pêche concernée. Les systèmes de remorquage précités sont débarqués et scellés, avant le début de l'activité de pescatourisme, par les autorités maritimes locales.

3. Lorsque l'activité de pescatourisme est effectuée en utilisant les engins de pêche sportive, l'armateur veille à leur rangement de manière à ce qu'ils n'entravent pas le déroulement normal de l'activité de bord pendant la navigation.

Note de l'art. 3 :

- Est rapporté le texte de l'art. 96 du Décret du Président de la République n° 1639 du 2 octobre 1968 (Règlement d'exécution de la Loi n° 963 du 14 juillet 1965) :

"Art. 96 (Normes de comportement). - Les pêcheurs doivent se tenir à une distance convenable les uns des autres, en conformité avec le type d'engins employés, selon les coutumes locales, sauf le respect de différentes dispositions de loi ou règlement.

Le chef de l'arrondissement, après avoir entendu l'avis de la commission consultative locale pour la pêche maritime peut, aux fins d'assurer un exercice discipliné de la pêche dans la zone de mer de sa circonscription, établir des normes particulières pour l'utilisation des engins, ainsi que des roulements pour leur emploi".

- transcription du texte de l'art. 19 du Décret ministériel du 26 juillet 1995 (Réglementation des permis de pêche):

"Art. 19 (Petite pêche). - 1. Les critères prévus aux alinéas de 2 à 5 s'appliquent aux permis des bateaux exerçant la petite pêche, afin de permettre la diversification de leur activité.
2. Aux seules fins du présent article, on entend par bateau exerçant la petite pêche l'unité, égale à 10 tonneaux de jauge brute au plus, exclusivement habilitée à utiliser un ou plusieurs des systèmes suivants : 1) engins d'affût ; 2) dispositif à petits fers ; 3) palangres ; 4) lignes ; 5) harpon.
3. Les systèmes déjà autorisés sont confirmés pour les unités visées à l'alinéa deuxième, habilitées à utiliser quatre ou cinq des systèmes prévus par ledit alinéa.
4. L'ajout sur le permis d'un des systèmes visés aux numéros 1) ou 3) du 2^{ème} alinéa est autorisé pour les unités habilitées exclusivement au système lignes ou harpon.
5. L'ajout sur le permis d'un des systèmes ci-dessus est autorisé pour les unités habilitées exclusivement à utiliser d'un des systèmes visés aux numéros 1), 2) ou 3) du 2^{ème} alinéa, à l'exclusion du système visé au numéro 2), plus un des systèmes visés aux numéros 4) ou 5) dudit 2^{ème} alinéa.
6. L'intéressé peut demander au Ministère le remplacement de l'un des systèmes visés aux numéros 1), 2) ou 3) du 2^{ème} alinéa, pour lequel le bateau est habilité, par un autre y figurant ou par un desdits systèmes, à l'exclusion de celui visé au numéro 2)".

Art. 4.

1. Outre les dispositions de l'art. 2, premier alinéa, les coopératives de pêche et les entreprises de pêche, eu égard aux exigences de reconversion des activités de pêche, étant donnés les problèmes d'emploi et sociaux connexes, peuvent être autorisées à exercer l'activité de pescatourisme, en utilisant des bateaux de 10 tonnes, au plus, de jauge brute acquis à cette fin exclusive, avec les systèmes prévus à l'article 19 du Décret ministériel du 26 juillet 1995, à l'exclusion des palangres. Ces unités, qui pourront exercer l'activité dans la limite des 6 milles, seront soumises aux normes en vigueur sur la sécurité inhérentes à l'activité de pêche côtière locale.
2. Le régime visé au premier alinéa ne s'applique pas aux bateaux de nouvelle fabrication n'ayant pas eu l'autorisation de s'inscrire en tant que bateau de pêche au registre pertinent.
3. Les coopératives et les entreprises concessionnaires des nappes d'eau pour la mytiliculture, l'élevage en mer et les thonaires peuvent entreprendre l'activité de pescatourisme à l'intérieur de l'aire autorisée en concession avec des embarcations inscrites en cinquième catégorie.

Note de l'art. 4 :

- Pour le texte de l'art. 19 du Décret ministériel du 26 juillet 1995, se rapporter aux notes de l'art. 3.

Art. 5.

1. Aux fins d'obtention de l'autorisation à l'exercice de l'activité de pescatourisme, une demande est présentée au chef de l'arrondissement maritime du lieu d'inscription du bateau. Cette demande doit être accompagnée de la documentation suivante :
a) copie des annotations de sécurité de l'unité ;
b) copie de l'essai de stabilité et/ou copie de l'essai de stabilité occasionnel ;
c) copie des annotations de sécurité, aux fins exclusives de l'exercice de la pescatourisme.
2. L'agrément pour l'exercice de l'activité de pescatourisme est délivré par le chef de l'arrondissement maritime du lieu d'inscription du bateau, compte tenu des vérifications de sécurité exécutées aussi par l'intermédiaire des bureaux maritimes dépendants et de l'essai de stabilité pratique effectué par le Registre naval italien.
3. Le chef de l'arrondissement, lors de la délivrance de l'autorisation, établit le nombre maximum

de personnes pouvant embarquer, et ce dans la limite de 12, en respectant également les indications du Registre naval italien.

4. L'autorisation d'exercer l'activité de pescatourisme doit être délivrée par le chef de l'arrondissement dans les soixante jours qui suivent la présentation de la demande.

5. Tout exploitant d'activités de pescatourisme est tenu de mettre à jour la documentation relative à la sécurité et, en cas de modification des caractéristiques techniques de l'unité, il est tenu de présenter une nouvelle demande d'autorisation.

Art. 6.

1. Les bateaux destinés à l'exercice de l'activité de pescatourisme doivent être pourvus du matériel sanitaire figurant sur les consignes annexes du Décret n° 279 du 25 mai 1988 du Ministère de la Santé, publié au Journal Officiel n° 170 du 25 mai 1998.

2. Les moyens de sauvetage à mettre en place à bord des unités de pêche, autorisées à l'exercice de la pescatourisme, sont ceux qu'indiquent les articles 12, 13, 14 et 15 du Décret ministériel du 22

juin 1982 ; lesdits moyens devront être suffisants pour toutes les personnes à bord ; pour embarquer des enfants de moins de 14 ans, les unités doivent être équipées de moyens de sauvetage individuels pour enfants.

3. Les unités devront en tout cas être en possession du certificat d'annotations de sécurité en cours de validité régulier.

4. Pour les exigences des personnes embarquées, au cas où cela n'aurait pas été prévu par les dispositions pertinentes du règlement de sécurité pour la pêche, les unités autorisées à la pescatourisme devraient être équipées d'un appareil radio-téléphonique VHF, y compris de type portable.

Note de l'art. 6 :

- Transcription du texte des articles 12, 13, 14 et 15 du Décret ministériel du 22 juin 1982 (Approbation du règlement de sécurité pour les bateaux habilités à l'exercice de la pêche côtière) : "Art. 12 (Moyens de sauvetage). - Les moyens de sauvetage collectifs et individuels doivent toujours être d'utilisation rapide, conformément aux dispositions du présent règlement".

"Art. 13 (Moyens de sauvetage collectifs). - Les bateaux doivent être dotés des moyens collectifs de sauvetage suivants :

a) bateaux habilités à la pêche rapprochée : radeaux de sauvetage ayant une capacité suffisante pour toutes les personnes à bord ;

b) bateaux habilités à la pêche locale : des appareils flottants suffisants pour toutes les personnes à bord.

Les bateaux autorisés à l'exercice de la pêche à une distance maximale de trois milles de la côte n'ont pas l'obligation d'être équipés de moyens de sauvetage collectifs".

"Art. 14 (Moyens de sauvetage individuels). - Tout bateau doit être doté d'une ceinture de sauvetage pour chaque personne à bord".

"Art. 15 (Bouée de sauvetage annulaire). - Tout bateau, à l'exception de ceux navigant à l'intérieur d'un mille de la côte, doit être doté, outre ce qui a été prévu aux articles ci-dessus, de bouées de sauvetage annulaires correspondant au tableau suivant :

a) pour les bateaux de longueur hors tout égale, au plus, à 10 m, n° 1;

b) pour les bateaux de longueur hors tout de 10 m à 24 m, n° 2, dont une avec une petite bouée lumineuse ;

c) pour les bateaux de longueur hors tout de plus de 24 m, n° 4, dont deux avec une petite bouée

lumineuse".

Art. 7.

1. Les demandes des armateurs qui envisagent d'exercer une activité de pescatourisme ou de renouveler l'autorisation d'exercer cette activité, sont adressées au chef de l'arrondissement maritime du lieu d'inscription du bateau en indiquant aussi les tarifs que l'on entend appliquer.

2. L'autorisation est révoquée pour un an en cas de non-respect des dispositions du présent décret.

Art. 8.

1. Les Décrets ministériels des 19 juin 1992 et 1er avril 1998 visés au préambule sont abrogés.

2. Les compétences des Régions ayant des statuts spéciaux en matière de pêche dans les limites de leur mer territoriale sont maintenues.

Le présent décret, pourvu du sceau de l'Etat, sera inséré dans le Recueil officiel des actes normatifs de la République italienne. Obligation est faite à qui de droit de le respecter et de le faire respecter.

Rome, le 13 avril 1999

Equal :

Combattre les discriminations, lutter contre les inégalités pour une meilleure cohésion sociale

Lutter contre toutes les formes de discrimination et d'inégalité dans la sphère du travail et de l'emploi, est l'ambition d'EQUAL, l'initiative du Fonds social européen pour la période 2000-2008.

Pour cela, le programme d'initiative communautaire EQUAL impulse et soutient des actions expérimentales. Innovantes et transnationales, ces actions intègrent, au sein de partenariats actifs, tous les acteurs pertinents en vue de résoudre un problème identifié.

En France, 8 partenaires sont associés pour développer le projet **DEFIS** - Développement et Emploi, Formation et Innovation Sociale - dans les secteurs des pêches et des cultures marines :

- **CGPA**, Centre de Gestion de la Pêche Artisanale (Chef de file du projet DEFIS)
- **DAM**, Direction des Affaires Maritimes
- **FAF Pêche et Cultures Marines**, Fonds d'Assurance Formation
- **CNPMEM**, Comité National des Pêches et des Élevages Marins
- **CMCM**, Confédération de la Coopération de la Mutualité et du Crédit Maritimes
- **AGLIA**, Association du Grand Littoral Atlantique
- **AFM** de Vendée, Association des Femmes et Familles de Marins de Vendée
- **LEN**, Laboratoire d'Économie de Nantes, Université de Nantes

En Europe, le projet **DEFIS** s'est associé à 3 autres programmes EQUAL (« **PINTA** » pour l'Italie, « **SAGITAL** » et « **EMBARCATE** » pour l'Espagne) autour d'un projet transnational « **LITTORAL** » orienté vers l'étude de la diversification des activités de pêche et de cultures marines.

Le projet DEFIS s'inscrit dans le thème F « Adaptation des entreprises et des salariés » du programme EQUAL. Ce thème a pour objectif de « favoriser le redéploiement économique de savoir-faire traditionnels, relevant du patrimoine professionnel, de valoriser les territoires à partir de ces savoir-faire traditionnels pour sauvegarder des emplois, ou en créer notamment dans les secteurs confrontés à des pénuries de main d'œuvre qualifiée. »



aglia

Association du Grand Littoral Atlantique
Quai aux Vivres
17314 Rochefort Cedex

Tél. 05 46 82 60 60

Fax 05 46 88 45 78

Courriel : aglia@wanadoo.fr

www.aglia.org