

Plan d'accompagnement individuel Brexit (PAI)

Foire aux questions

Table des matières

1. Questions générales	3
Qu'est-ce que le plan d'accompagnement individuel Brexit ?.....	3
Qui est éligible au PAI Brexit ?.....	3
Jusqu'à quand puis-je déposer un dossier ?	4
Où trouver les formulaires de demande d'aide ?.....	4
2. Conditions d'éligibilité	4
Quels sont les critères d'éligibilité qui justifient le lien de causalité entre la mise en fragilité du navire et le Brexit ?	4
Comment ce lien de causalité est-il démontré ?.....	5
Si mon navire répondait déjà à l'un des trois critères d'éligibilité lors des AT Brexit (volet 1 ou 2), dois-je à nouveau fournir des justificatifs ?.....	5
Qu'est-ce qu'une entreprise en difficulté ? Pourquoi sont-elles exclues du PAI ?.....	5
Doit-on considérer les endettements supplémentaires qui ont été contractés légalement par les entreprises dans le cadre du COVID dans le calcul déterminant la considération de l'entreprise en difficulté ?	6
Quelles sont les pièces justificatives à fournir pour prouver que mon entreprise ne constitue pas une entreprise en difficulté au sens de l'Union européenne ?.....	6
Pourquoi est-il indiqué dans l'arrêté que l'entreprise doit être une PME pour être éligible ?	7
Les navires entrés en flotte après 2021 sont-ils éligibles ? Les accessions à la propriété post-2021 sont-elles éligibles au dispositif ?	7
Si j'ai vendu mon navire et je l'ai remplacé par un autre, puis-je me prévaloir de la dépendance de mon ancien navire ? Et que faire si l'acheteur souhaite également utiliser la dépendance de mon navire vendu pour émarger au PAI ?	7
Pour la pièce d'identité puis-je utiliser le permis de conduire ?	8
En cas de fraude commise au FEP ou au FEAMP, le navire est-il éligible au PAI ?.....	8
Comment s'apprécie la condition d'avoir mené au moins 90 jours par an au cours des deux dernières années civiles qui précèdent le dépôt de la demande d'aide ?	8
Les jours d'AT sont-ils comptabilisés comme une journée d'activité pour le PAI ?	8
Comment est défini un navire remplaçant ?	9
Quand armateur et propriétaire sont deux personnes distinctes, quelles preuves sont à apporter de la part de l'armateur ?	9
Qu'entend-on par situation régulière vis-à-vis des cotisations fiscales, sociales et des contributions professionnelles obligatoires ?	9
Qu'entend-on par « à jour de ses obligations déclaratives » ?	9
Dans quel ordre seront traités les dossiers ?	9

Les attestations de régularité sociale et fiscale doivent-elles être datées du jour du dépôt du dossier ou y-a-t-il un peu de souplesse ?.....	10
Quelles sont les conditions requises pour faire un recours de cas de force majeure ?.....	10
Les jours d'arrêt temporaire (Brexit, Covid, sole, etc.) peuvent-ils être comptés comme des cas de force majeure ?	10
Pour les navires qui travaillent en chalut bœuf, comment apporter la preuve de dépendance ou d'activité en mer sachant que les sources de données disponibles ne font pas de lien entre les deux bateaux de la paire ?	10
3. Aide versée	11
Comment est calculé l'aide versée ?.....	11
A qui est versée l'aide ? Les marins peuvent-ils bénéficier de l'aide ?	11
Qui est le bénéficiaire dans le cadre d'une copropriété ? la société mère est-elle affectée par l'interdiction des cinq ans ?.....	11
Un navire est exploité par un armateur qui n'est pas son propriétaire et cet armateur a touché des AT ou IPCA Brexit. Le propriétaire propose son navire au PSF. La prime reçue par le propriétaire est-elle amputée des AT reçues par l'armateur ?	12
Quel est le régime fiscal applicable pour les plus-values réalisées au titre du PAI Brexit ?	12
Comment l'aide du volet social est-elle calculée ?	13
L'indemnité concerne-t-elle l'ensemble des membres d'équipage ?.....	13
Les membres d'équipage de nationalité étrangère sont-ils inclus dans le calcul du volet social ?	13
4. Modalités de destruction	14
Quel est le délai pour détruire un navire ?.....	14
L'article 11 prévoit que « le demandeur s'engage à sortir de flotte son ou ses navires dans un délai de 90 jours calendaires [...] ». Qu'est-il entendu par « sortir de flotte », parle-t-on de la délivrance du certificat de radiation ? la signature d'un contrat avec le chantier de démolition ?	14
Puis-je détruire un navire à l'étranger ?.....	14
L'administration prend-elle en charge les coûts de destruction du navire ?.....	14
Comment l'innavigabilité est-elle constatée ?.....	14
La destruction du navire est-elle obligatoire ? le navire peut-il être conservé ou reconverti ?	14
Que se passe-t-il à mes droits de pêche une fois le navire détruit ? puis-je les conserver ? transférer les antériorités ?	14
Je dispose d'une licence d'autorisation pour l'accès à la zone des 6-12 milles britanniques et/ou aux îles anglo-normandes. Cette licence pourrait-elle être conservée ?.....	15
Ai-je la possibilité de vendre le moteur ou tout autre matériel électronique ou de pêche avant la destruction du navire ?	15
5. Engagements post-destruction.....	15
Après avoir obtenu l'aide PAI, puis-je réarmer un nouveau navire à la pêche professionnelle ? ou un navire d'occasion ?.....	15

Puis-je continuer à augmenter ma capacité en jauge et puissance après la destruction ? 16

Si j'ai gagé ma capacité dans le cadre d'un permis de mise en exploitation en cours, puis-je utiliser cette capacité dans le cadre du PAI ? 16

6. Remplissage des formulaires et annexes techniques16

Dans l'annexe 4 il faut mentionner le chantier de démolition ainsi que le lieu de stockage des déchets. Est-ce une obligation de le notifier compte tenu que le dossier n'est pas sûr d'être éligible et que nous avons très peu de temps pour trouver le chantier adéquat pour chaque navire ? 16

L'éligibilité au PAI Brexit est-elle conditionnée à l'appartenance à un segment de flotte en déséquilibre ? 16

Est-ce que les aides carburants perçues doivent figurer dans l'annexe 2 ? 17

1. Questions générales

Qu'est-ce que le plan d'accompagnement individuel Brexit ?

Il s'agit d'une aide à destination des propriétaires de navires dont l'exploitation a été fragilisée par le Brexit, et qui à ce titre envisagent l'arrêt définitif de ce navire.

En contrepartie de l'aide, le navire est détruit et le propriétaire s'engage, pendant cinq ans, à ne pas réarmer de nouveau navire à la pêche professionnelle et à ne pas augmenter son plafond capacitaire restant.

Qui est éligible au PAI Brexit ?

Pour être éligible au PAI Brexit, il faut être propriétaire du navire objet de la demande d'aide. Le navire doit être actif et immatriculé en France.

Il faut ensuite démontrer un lien de causalité entre le Brexit et la fragilisation du navire. Pour ce faire, le navire doit répondre à au moins 1 des 3 critères d'éligibilité suivants : dépendance à 20 % aux eaux britanniques, perte d'accès aux eaux britanniques, dépendance à 20 % à des stocks impactés par le Brexit (cf infra pour plus de détails).

Ensuite, il faut respecter les critères suivants :

- Le navire a mené au moins 90 jours par an au cours des deux dernières années civiles qui précèdent le dépôt de la demande d'aide ;
- Le navire est entré en flotte avant le 1^{er} janvier 2021, à moins qu'il en remplace un autre ;
- Le demandeur est à jour des obligations déclaratives, en situation régulière vis-à-vis des cotisations fiscales, des contributions sociales et des contributions professionnelles obligatoires ;
- Le demandeur n'a pas commis de fraude ou d'infraction grave aux règles de la politique commune de la pêche ;
- L'entreprise ne constitue pas une entreprise en difficulté au sens européen, et ne fait pas l'objet d'une injonction de récupération non exécutée de la Commission européenne ;

- Le demandeur n'a pas obtenu, dans l'année précédant le PAI, le transfert des antériorités du navire objet de la demande d'aide.

Jusqu'à quand puis-je déposer un dossier ?

Vous pouvez déposer un dossier jusqu'au vendredi 18 novembre 2022 à 17 heures. Passé cette date et ce créneau horaire, les dossiers sont réputés inéligibles.

Où trouver les formulaires de demande d'aide ?

Les dossiers de demande d'aide sont disponibles à l'adresse suivante : https://www.mer.gouv.fr/FAQ_brexit_peche

Vous voudrez bien vous rendre ensuite à la rubrique "Accompagnement de la filière française" puis "Plan d'accompagnement individuel Brexit (PAI)"

Alternativement vous pouvez contacter la direction interrégionale de la mer du ressort territorial de votre navire, notamment en utilisant les adresses mail suivantes :

Manche Est Mer du Nord :

brexit-hautsdefrance.dirm-memn@developpement-durable.gouv.fr

Nord Atlantique Manche Ouest :

pai-brexit.dirm-namo@developpement-durable.gouv.fr

Sud Atlantique :

ae.drdae.saeem.dirm-sa@developpement-durable.gouv.fr

2. Conditions d'éligibilité

Quels sont les critères d'éligibilité qui justifient le lien de causalité entre la mise en fragilité du navire et le Brexit ?

Le navire doit répondre à au moins 1 des 3 situations suivantes :

- Une dépendance aux eaux britanniques ou des îles anglo-normandes soit 20 % de la valeur totale des ventes de captures durant l'année de référence 2019 ou 2020 (« dépendance zonale »)
- Une impossibilité d'accéder à la zone des 6-12 milles britanniques, aux eaux de Jersey ou aux eaux de Guernesey alors qu'ils justifient d'une antériorité d'activité sur 2012-2020 pour les 6-12 milles, ou sur 2017-2020 pour les eaux de Jersey/Guernesey (« perte d'accès »)
- Une dépendance à un ou plusieurs des stocks mentionnés à l'annexe 4 de l'arrêté PAI Brexit générant en cumulé 20 % ou plus de la valeur totale des captures du navire durant l'année de référence 2019 ou 2020 (« dépendance aux stocks »)

Comment ce lien de causalité est-il démontré ?

1°) Critère de dépendance zonale :

Sur la base d'un fichier fourni par la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), chaque OP reçoit des données individuelles concernant leurs navires adhérents et transmet le cas échéant une attestation au demandeur. Pour les navires hors-OP, une attestation du CRPMEM est utilisée qui sera fournie dans les mêmes conditions. Les extractions SACROIS restent la base sur lesquelles doivent s'appuyer les attestations de dépendance.

Cependant, lorsque les extractions disponibles font apparaître des cas particuliers de données apparemment incohérentes ou insuffisantes, les OP et CRPMEM peuvent délivrer des attestations non chiffrées dans l'objectif d'accélérer la capacité à disposer des données nécessaires aux demande d'aides. Les OP et CRPMEM concernés s'engagent à fournir toutes les pièces justificatives en cas de contrôle ou de sollicitations. Les OP et CRPMEM sont tenus d'informer la DGAMPA des cas particuliers, pour lesquels ces attestations se basant sur des sources alternatives sont réalisées, en les précisant. La vérification de la validité de celles-ci se fera lors de l'instruction.

2°) Critère de perte d'accès :

Pour les navires concernés, le propriétaire transmet une attestation démontrant que l'organisation de producteur ou le tiers de confiance dont relève le demandeur a sollicité une autorisation d'accès aux eaux britanniques (6-12 milles, Jersey, Guernesey) via les autorités françaises.

Le navire doit par ailleurs appartenir à une liste établie par la DGAMPA récapitulant tous les navires considérés comme éligibles par les autorités françaises à l'obtention d'une autorisation de pêche, mais qui ont essuyé un refus d'octroi de licence de la part des autorités britanniques.

3°) Critère de dépendance aux stocks :

La DGAMPA fournit à chaque OP pour ses navires adhérents ou au CRPMEM pour les navires hors-OP les données nécessaires pour apprécier l'éligibilité à ce critère.

Si mon navire répondait déjà à l'un des trois critères d'éligibilité lors des AT Brexit (volet 1 ou 2), dois-je à nouveau fournir des justificatifs ?

Quand bien même le navire répondait déjà à l'un des trois critères d'éligibilité lors des AT Brexit, il faudra à nouveau fournir des justificatifs. Ces justificatifs peuvent-être constitués des mêmes pièces que celles fournies lors des dossiers AT.

Qu'est-ce qu'une entreprise en difficulté ? Pourquoi sont-elles exclues du PAI ?

Dans le cadre européen de la concurrence, les aides d'Etat octroyées aux entreprises en difficulté sont en principe interdites car elles constituent une distorsion forte des conditions du marché. En effet, il est pratiquement certain qu'en l'absence d'intervention de l'Etat, elle sera contrainte de renoncer à son activité à court ou à moyen terme. Ainsi l'article 135 du règlement financier 2018/1046 « Omnibus » relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union prévoit qu'afin de protéger les intérêts financiers de l'Union, la Commission européenne met en place un système de détection rapide et d'exclusion « des personnes ou entités visées [...] qui se trouvent dans l'une des situations d'exclusion visées à l'article 136, paragraphe 1 », à savoir les personnes se retrouvant en état de faillite ou faisant l'objet d'une procédure d'insolvabilité ou de liquidation. Ce règlement s'applique dans le cadre des lignes directrices de mise en œuvre de la réserve d'ajustement au Brexit (BAR).

Selon les lignes directrices de la Commission européenne relatives aux aides au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté, une entreprise est considérée comme en difficulté quand au moins une des conditions énumérées ci-dessous est remplie :

a) s'il s'agit d'une société à responsabilité limitée, lorsque plus de la moitié de son capital social souscrit a disparu en raison des pertes accumulées. Tel est le cas lorsque la déduction des pertes accumulées des réserves (et de tous les autres éléments généralement considérés comme relevant des fonds propres de la société) conduit à un montant cumulé négatif qui excède la moitié du capital social souscrit;

b) s'il s'agit d'une société dont certains associés au moins ont une responsabilité illimitée pour les dettes de la société, lorsque plus de la moitié des fonds propres, tels qu'ils sont inscrits dans les comptes de la société, a disparu en raison des pertes accumulées;

c) lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ou remplit, selon le droit national qui lui est applicable, les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers;

d) dans le cas d'une entreprise autre qu'une PME, lorsque depuis les deux exercices précédents:

i) le ratio emprunts/capitaux propres de l'entreprise est supérieur à 7,5; et

ii) le ratio de couverture des intérêts de l'entreprise, calculé sur la base de l'EBITDA, est inférieur à 1,0.

Doit-on considérer les endettements supplémentaires qui ont été contractés légalement par les entreprises dans le cadre du COVID dans le calcul déterminant la considération de l'entreprise en difficulté ?

La Commission européenne considère que les endettements supplémentaires encourus en raison du Covid-19, quand bien même ils avaient fait l'objet d'assouplissements, doivent être inclus dans le calcul déterminant la considération de l'entreprise en difficulté.

Quelles sont les pièces justificatives à fournir pour prouver que mon entreprise ne constitue pas une entreprise en difficulté au sens de l'Union européenne ?

Il n'est pas nécessaire de transmettre des pièces justificatives. Le formulaire de demande d'aide comprend une attestation par laquelle vous attestez sur l'honneur que votre entreprise n'est pas une entreprise en difficulté. Les services instructeurs ont par la suite les moyens d'effectuer une vérification.

Pourquoi est-il indiqué dans l'arrêté que l'entreprise doit être une PME pour être éligible ?

Toutes les entreprises sont éligibles au PAI, y compris si elles sont considérées comme des grandes entreprises. Un arrêté modificatif sera adopté très prochainement pour supprimer cette condition.

Les navires entrés en flotte après 2021 sont-ils éligibles ? Les accessions à la propriété post-2021 sont-elles éligibles au dispositif ?

Les navires nouvellement entrés en flotte après 2021 ne sont pas éligibles au PAI Brexit car en principe pas impacté par le Brexit. En revanche, un navire acquis post-2021 peut être éligible si :

- Il est un navire remplaçant : il peut dès lors se prévaloir de l'éligibilité au Brexit du navire remplacé ;
- Il a été acquis à un autre armement : l'acheteur peut dès lors s'appuyer sur l'éligibilité de ce navire pour émarger au PAI Brexit, sous réserve que le vendeur ne décide pas d'émarger au PAI sur la base de l'éligibilité de l'ancien navire.

Si j'ai vendu mon navire et je l'ai remplacé par un autre, puis-je me prévaloir de la dépendance de mon ancien navire ? Et que faire si l'acheteur souhaite également utiliser la dépendance de mon navire vendu pour émarger au PAI ?

Un même navire ne peut servir à deux demandes de PAI portées par deux propriétaires différents. En cas de vente d'un navire, l'éligibilité de ce dernier pour émarger au PAI revient en principe au propriétaire qui l'exploitait auparavant (le vendeur). Par conséquent si un propriétaire acquiert un navire éligible (acheteur) il ne pourra s'en prévaloir pour bénéficier d'un PAI.

Toutefois, si le vendeur ne souhaite pas émarger au PAI sur la base de l'éligibilité de son ancien navire, l'acheteur est en droit de se prévaloir de l'éligibilité du navire acheté.

Dans le cas où l'acheteur souhaiterait se prévaloir de l'éligibilité de l'ancien navire, il devra fournir, en plus du formulaire de demande d'aide, une attestation sur l'honneur de la part de l'ancien propriétaire confirmant que ce dernier ne compte pas déposer de PAI sur la base de son ancien navire. Cette attestation est essentielle pour s'assurer qu'au niveau de l'instruction un même navire n'est pas utilisé pour deux PAI de deux armateurs différents. Bien entendu, le vendeur pourra toujours déposer un PAI pour son nouveau navire, mais uniquement sur la base de l'éligibilité de ce nouveau navire, et non de l'ancien.

Pour la pièce d'identité puis-je utiliser le permis de conduire ?

Oui, toute pièce d'identité officielle peut être utilisée – passeport, CNI, permis de conduire – sous condition qu'elle soit bien à jour.

En cas de fraude commise au FEP ou au FEAMP, le navire est-il éligible au PAI ?

Non, le navire n'est pas éligible si le bénéficiaire a commis une fraude dans le cadre du FEP ou du FEAMP.

Il s'agit d'une exigence réglementaire qui découle de l'article 10.3 du règlement (UE) n° 508/2014 relatif au FEAMP : *"une demande présentée par un opérateur n'est pas admissible pour une durée déterminée fixée en vertu du paragraphe 4 du présent article, s'il a été établi par l'autorité compétente que ledit opérateur a commis une fraude au sens de l'article 1er de la convention relative à la protection des intérêts financiers des Communautés européennes dans le cadre du Fonds européen pour la pêche (FEP) ou du FEAMP."*

Cette obligation s'applique également au PSF Brexit quand bien même il s'agit d'une aide d'État en vertu des lignes directrices relatives aux aides d'État dans le cadre de la pêche et de l'aquaculture qui prévoient notamment que *"une demande d'aide sera jugée irrecevable s'il a été établi que l'armateur a commis une ou plusieurs des infractions ou délits énoncés à l'article 10, paragraphe 1, du règlement FEAMP, ou une fraude, comme indiqué à l'article 10, paragraphe 3 dudit règlement"*.

Comment s'apprécie la condition d'avoir mené au moins 90 jours par an au cours des deux dernières années civiles qui précèdent le dépôt de la demande d'aide ?

Pour être éligible, le navire doit avoir mené au moins 90 jours d'activité par an en 2020 et 2021.

Cette condition s'applique même si le navire est entré en flotte après 2020. Néanmoins, si le navire objet de la demande d'aide en remplace un autre au cours de cette période, il peut se prévaloir des jours d'activité de l'ancien navire remplacé sur la période allant du 1^{er} janvier 2020 jusqu'à la date d'entrée en flotte du navire remplaçant.

Les jours d'AT sont-ils comptabilisés comme une journée d'activité pour le PAI ?

Les jours d'AT ne sont pas considérés comme des jours d'activité entrant en compte pour le calcul des 2 x 90 jours. Il doit s'agir de jours d'activité de pêche en mer au titre de l'article 34 FEAMP :

« L'aide [à l'arrêt définitif des activités de pêche] est octroyée aux propriétaires de navires de pêche de l'Union dont les navires sont enregistrés comme étant en activité et qui ont mené des activités de pêche en mer pendant au moins 90 jours par an au cours des deux dernières années civiles précédant la date de présentation de la demande d'aide [...] »

Comment est défini un navire remplaçant ?

Un navire est considéré comme en situation de remplacement direct lorsqu'il peut être démontré un lien juridique ou économique avec un navire remplacé :

- Le lien juridique est établi sur la base du permis de mise en exploitation du navire remplaçant ou s'il peut être démontré que le ou les propriétaires sont les mêmes personnes physiques.
- Le lien économique existe si une continuité d'activité économique peut être caractérisée entre le navire remplaçant et le navire remplacé. Celle-ci se déduit des caractéristiques d'activité similaire entre les deux navires (adhésion à la même OP, licences de pêche, zones de pêche et ciblage d'espèces équivalentes, engin de pêche identique, port principal de débarquement et/ou de commercialisation identique).

Quand armateur et propriétaire sont deux personnes distinctes, quelles preuves sont à apporter de la part de l'armateur ?

L'acte de francisation suffit pour attester l'affrètement du navire par l'armateur auprès du propriétaire du navire.

Qu'entend-on par situation régulière vis-à-vis des cotisations fiscales, sociales et des contributions professionnelles obligatoires ?

En ce qui concerne la régularité vis-à-vis les cotisations fiscales et sociales, une attestation peut être obtenue directement via le portail de la DSN.

La condition d'être à jour de ses CPO ne concerne que l'année 2021, indépendamment de la date à laquelle elles ont été payées ou régularisées. Pour vérifier si le bénéficiaire est à jour, le CNPMEM transmettra à la DGAMPA une liste des armateurs non à jour des cotisations, qui sera ensuite transmise aux services instructeurs.

Qu'entend-on par « à jour de ses obligations déclaratives » ?

Le demandeur n'a pas fait l'objet d'une infraction au titre des obligations déclaratives en matière de capture et de débarquement dans les douze mois précédant la date de dépôt de la demande d'aide.

Dans quel ordre seront traités les dossiers ?

Les dossiers de demande d'aide sont traités prioritairement selon la dépendance aux eaux britanniques et aux stocks affectés par le Brexit des navires, avec une bonification prévue en cas de perte d'accès aux eaux UK/IAN alors qu'ils auraient dû y avoir accès selon les autorités françaises.

Un indice de dépendance est calculé en prenant la moyenne entre le taux de dépendance aux eaux UK/IAN et le taux de dépendance aux stocks, sur la base de données SACROIS. L'année de référence retenue est soit 2019 soit 2020, selon le taux le plus avantageux pour le navire. Ensuite, en cas de perte d'accès aux eaux UK/IAN, une bonification de 10 points de pourcentage est ajoutée.

Cela permet d'obtenir un classement des navires les plus fragilisés par le Brexit. Ce classement ne sera mobilisé qu'en cas de dépassement de l'enveloppe budgétaire allouée au titre de ce dispositif.

Les attestations de régularité sociale et fiscale doivent-elles être datées du jour du dépôt du dossier ou y-a-t-il un peu de souplesse ?

Les attestations peuvent être datées du même mois que le dépôt de la demande d'aide (ex 1^{er} octobre pour un dépôt courant octobre).

Quelles sont les conditions requises pour faire un recours de cas de force majeure ?

Il faut que le bénéficiaire démontre qu'en l'absence de la survenance d'un événement extérieur, imprévisible et irrésistible, le navire aurait été éligible au PAI Brexit.

Les cas de force majeure sont traités au cas par cas et il est recommandé de transmettre au plus tôt à la DGAMPA les cas concernés. Les cas de force majeure doivent par ailleurs faire l'objet d'une notification individuelle à la Commission européenne avant qu'une décision puisse être rendue au niveau national.

Les jours d'arrêt temporaire (Brexit, Covid, sole, etc.) peuvent-ils être comptés comme des cas de force majeure ?

Non car quand bien même le Brexit, le Covid-19 ou les mesures sur la sole sont susceptibles d'être qualifiés d'événements irrésistibles de sorte que leur survenance a contraint le navire de rester à quai, les journées d'arrêt sont pris sur une base de volontariat et ne sauraient être qualifiés d'extérieurs. Par ailleurs, elles ne sauraient être qualifiées d'imprévisibles puisque fixées à l'avance dans la demande d'aide.

La force majeure sera-t-elle appréciée de manière harmonisée quelle que soit la région d'appartenance du navire ?

Les cas de force majeure sont traités à l'échelon national, puis font l'objet d'une notification dédiée à la Commission européenne, assurant le traitement équitable de tous les cas de figure.

Pour les navires qui travaillent en chalut bœuf, comment apporter la preuve de dépendance ou d'activité en mer sachant que les sources de données disponibles ne font pas de lien entre les deux bateaux de la paire ?

En cas d'incohérences dans l'outil SACROIS, ces données peuvent être complétées par d'autres sources. Ainsi, l'OP est habilitée à transmettre la donnée tableur du SIOP à l'appui des campagnes de pêche en bœuf (pour ce navire et d'autres éventuellement concernés). Pour les navires hors OP, les informations sur la campagne de pêche en bœuf peuvent nous

être transmis par les comités des pêches. Nous comparerons avec SACROIS pour revoir ainsi leur taux de dépendance et leur nombre de jours.

3. Aide versée

Comment est calculé l'aide versée ?

L'aide est calculée selon la **jauge du navire** telle que mentionnée au fichier flotte à la date du dépôt de la demande d'aide.

Aide perçue = [part fixe + (jauge * part indexée)] + indemnités de licenciement économique – AT Brexit– IPCA

Tableau n° 1. Aide en fonction de la jauge

Tonnage des navires en UMS (GT)	Part fixe	Part indexée
De 0 à moins de 5	94 500 €	8 100 €
De 5 à moins de 20	63 801 €	15 740 €
De 20 à moins de 300	316 271 €	3 645 €
De 300 à moins de 800	716 182 €	2 417 €
De 800 à moins de 1 000	1 755 682 €	1 310 €
1 000 et plus	2 929 500 €	0 €

L'aide comprend également le remboursement **des indemnités de licenciement** pour motif économique versé par l'armateur propriétaire aux membres d'équipage du navire objet de la demande, dans les conditions énoncées à l'article R1234-2 du Code du travail, à savoir :

- 1° Un quart de mois de salaire par année d'ancienneté pour les années jusqu'à dix ans, et ;
- 2° Un tiers de mois de salaire par année d'ancienneté pour les années à partir de dix ans.

A qui est versée l'aide ? Les marins peuvent-ils bénéficier de l'aide ?

L'aide est versée au propriétaire du navire. Aucun versement n'est prévu pour les membres d'équipage mais le propriétaire aura une obligation légale de verser une indemnisation au titre du licenciement économique.

Qui est le bénéficiaire dans le cadre d'une copropriété ? la société mère est-elle affectée par l'interdiction des cinq ans ?

Le bénéficiaire final est celui qui perçoit l'aide versée, c'est-à-dire in fine le titulaire du compte en banque (explication confirmée par la Commission européenne). C'est donc bien l'entreprise propriétaire du navire dont il est question. L'ensemble des bénéficiaires finaux des sommes versées se voient appliquer l'interdiction de cinq ans.

Un navire est exploité par un armateur qui n'est pas son propriétaire et cet armateur a touché des AT ou IPCA Brexit. Le propriétaire propose son navire au PSF. La prime reçue par le propriétaire est-elle amputée des AT reçues par l'armateur ?

La réglementation européenne prévoit que « l'aide octroyée aux propriétaires de navires au titre de l'article 33 [arrêts temporaires) est déduite de l'aide qui leur est octroyée au titre de l'article 34 pour le même navire [arrêt définitif] » (article 25 du règlement FEAMP).

Si c'est l'armateur, différent du propriétaire, qui a touché des AT ou IPCA Brexit, les aides AT/IPCA ne sont pas déduites de l'aide PAI .

Quel est le régime fiscal applicable pour les plus-values réalisées au titre du PAI Brexit ?

Il ressort d'échanges entre la DGAMPA et la DGFIP, qu'aucune atténuation de l'imposition des plus-values n'est prévue pour les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés. Les éventuels déficits d'exploitation reportables en avant, sans limitation de durée, peuvent, le cas échéant, s'imputer sur les plus-values réalisées.

En revanche, lorsque l'indemnité est perçue par un contribuable soumis à l'impôt sur le revenu, il peut bénéficier, toutes conditions par ailleurs remplies, de l'exonération prévue à l'article 151 septies du CGI. Cette exonération est totale lorsque les recettes hors taxes de l'entreprise sont inférieures à 250 000 € et partielle lorsque ses recettes sont comprises entre 250 000 € et 350 000 €.

Par ailleurs, lorsque les conditions de l'exonération prévue à l'article 151 septies du CGI ne sont pas remplies, les indemnités perçues dans le cadre d'un PSF peuvent bénéficier du dispositif du quotient prévu à l'article 163-0 A CGI dans les conditions de droit commun. Il est rappelé, pour mémoire, que les plus-values à long terme, qui ne sont pas éligibles à ces dispositions, sont taxées au taux proportionnel de 12,8 % (augmenté des contributions sociales).

Compte tenu du contexte dans lequel ce PAI intervient, la DGFIP a admis, d'une part, pour l'application du dispositif prévu à l'article 151 septies du CGI, que la condition d'exercice de l'activité pendant au moins cinq ans ne soit pas exigée et, d'autre part, lorsque le bénéfice de l'exonération prévue à l'article 151 septies du CGI ne peut être accordé, que les plus-values à court terme puissent bénéficier d'un dispositif de taxation au quotient similaire à celui prévu à l'article 163-0 A du CGI, le quotient applicable étant d'un septième, et non d'un quart comme prévu par cet article, afin de limiter les effets du barème progressif de l'IR.

Comment l'aide du volet social est-elle calculée ?

Le volet social du PAI rembourse les propriétaires des indemnités de licenciement économique qu'ils doivent obligatoirement verser aux membres d'équipage licenciés, comme cela est prévu par le code du travail.

L'indemnité du licenciement économique est calculée selon la formule suivante (articles R1234-2 et R1234-4 du Code du travail) :

$$\text{Licenciement éco} = \left(\frac{1}{4} \times S_{ref} \times A1\right) + \left(\frac{1}{3} \times S_{ref} \times A2\right)$$

Sref : salaire mensuel brut de référence

A1 : ancienneté jusqu'à 10 ans

A2 : ancienneté au-delà de 10 ans

Dans le cadre du PAI, en revanche, il n'est pas possible d'en connaître le montant précis au moment du dépôt de la demande d'aide. En effet, les valeurs exactes du salaire mensuel brut de référence et de l'ancienneté ne peuvent être connues ni par le professionnel ni par l'Administration, tant que le licenciement, qui intervient après le dépôt du dossier, n'a pas eu lieu.

Ainsi, le montant figurant dans la demande d'aide est légèrement majoré par rapport au montant qui sera réellement versé (+10 %). Au moment de la demande de paiement, ce montant sera réajusté pour correspondre au montant réellement versé par le propriétaire au titre de l'indemnité du licenciement économique. Le montant initial de la demande d'aide sera donc selon toute vraisemblance plus important que le montant final de la demande de paiement.

Il faut donc bien garder à l'esprit que le montant figurant dans le volet social ne correspondra pas au versement réel au titre du licenciement économique. Il ne représente qu'une estimation raisonnablement déduite des informations disponibles à l'Administration au moment du dépôt de la demande d'aide.

À noter que le versement du volet social n'a aucun impact sur les montants obligatoirement versés aux membres d'équipage par le propriétaire. Seul le propriétaire perçoit le montant volet social au titre du PAI.

L'indemnité concerne-t-elle l'ensemble des membres d'équipage ?

Comme pour l'indemnité de licenciement économique, seuls les membres d'équipage en contrat à durée indéterminée sont inclus dans le volet social.

Les membres d'équipage de nationalité étrangère sont-ils inclus dans le calcul du volet social ?

Tant que le contrat de travail est de droit français, les membres d'équipage de nationalité étrangère sont également inclus dans le calcul du volet social.

4. Modalités de destruction

Quel est le délai pour détruire un navire ?

A compter de la date de notification de la convention d'attribution de l'aide par le préfet de région compétent, le demandeur s'engage à sortir de flotte son ou ses navires dans un délai de 90 jours calendaires. Ce délai peut être prorogé de 30 jours calendaires maximum sur décision du préfet de région compétent.

L'article 11 prévoit que « le demandeur s'engage à sortir de flotte son ou ses navires dans un délai de 90 jours calendaires [...] ». Qu'est-il entendu par « sortir de flotte », parle-t-on de la délivrance du certificat de radiation ? la signature d'un contrat avec le chantier de démolition ?

Par « s'engage à sortir de flotte », il est entendu la présentation d'un procès-verbal constatant l'innavigabilité du navire. Cette constatation peut être faite par tout fonctionnaire compétent.

Puis-je détruire un navire à l'étranger ?

Les démolitions de navire sont autorisées à l'étranger.

L'administration prend-elle en charge les coûts de destruction du navire ?

Le barème d'indemnisation du PAI Brexit a été revalorisé de manière à tenir compte des coûts de destruction à charge du propriétaire.

Comment l'innavigabilité est-elle constatée ?

Elle est constatée par les autorités compétentes à la suite de la destruction irréversible de la quille du navire.

La destruction du navire est-elle obligatoire ? le navire peut-il être conservé ou reconverti ?

Seul le constat d'innavigabilité permet le versement de l'aide, étant entendu que la destruction totale devra intervenir par la suite.

Que se passe-t-il à mes droits de pêche une fois le navire détruit ? puis-je les conserver ? transférer les antériorités ?

Lorsqu'un navire bénéficie d'une aide au titre d'un plan de sortie de flotte, toutes ses autorisations de pêche sont déduites en vertu de l'article R921-31 du code rural : « *« les autorisations de pêche affectées à un navire ayant bénéficié d'aides publiques pour l'arrêt définitif de son activité ne peuvent être réattribuées. »*

Ensuite, l'arrêt définitif d'activité du navire d'un producteur entraîne la mise en réserve nationale de 30 % des antériorités du navire considéré. Les 70 % restants sont affectés à la réserve de l'organisation de producteurs à laquelle le producteur était adhérent à la date de sortie de flotte de ce navire (article R921-44).

Par ailleurs l'article R921-43 du Code rural précise que « *un producteur ne peut bénéficier, pour un navire, d'une aide publique lors d'un plan de sortie de flotte si, dans l'année précédant ce plan, il a obtenu le transfert des antériorités de ce navire.* »

En addition, le transfert des antériorités d'un navire entre la période entre le dépôt du dossier et la sortie effective de ce navire n'est pas autorisé.

Je dispose d'une licence d'autorisation pour l'accès à la zone des 6-12 milles britanniques et/ou aux îles anglo-normandes. Cette licence pourrait-elle être conservée ?

Il est prévu un mécanisme de transfert des licences Brexit entre l'administration et les structures professionnelles. Ces licences devront être transférées en amont du dépôt du dossier de demande d'aide. La DGAMPA invite quiconque ayant obtenu cette licence à prendre attache avec la DIRM du ressort territorial du navire objet de la demande d'aide.

Dans le cas d'un propriétaire de navire qui n'émargerait finalement pas au PAI, alors qu'il a procédé au retrait de sa licence Brexit, il aura la possibilité de la récupérer tant qu'il n'a pas détruit son navire.

Ai-je la possibilité de vendre le moteur ou tout autre matériel électronique ou de pêche avant la destruction du navire ?

Les propriétaires ont le droit de récupérer le matériel de pêche, le matériel électronique et le matériel propulsif présents à bord et d'en disposer, avec les procédures douanières adaptées.

Il est à noter que la revente de moteurs diesel d'occasion non tier III OMI dont l'installation à bord d'autres navires n'est pas autorisée dans des zones NECA (MEMN).

Si le navire doit rejoindre un chantier pour sa destruction, il doit avoir à bord le matériel nécessaire pour effectuer la traversée ou avoir la toilette de mer pour y être remorquée.

A partir de quand le bénéficiaire devra-t-il arrêter son activité de pêche ?

Le bénéficiaire peut continuer à exercer son activité de pêche tant que le navire n'est pas détruit. Toutefois il est recommandé de procéder aussi vite que possible à la destruction du navire une fois la convention attribuée, au regard des délais de destruction imposés (90 jours maximum, avec une prorogation possible de 30 jours sur décision du préfet).

5. Engagements post-destruction

Après avoir obtenu l'aide PAI, puis-je réarmer un nouveau navire à la pêche professionnelle ? ou un navire d'occasion ?

Après le versement final de l'aide, le bénéficiaire s'engage pendant cinq ans à ne pas réarmer un nouveau navire à la pêche professionnelle. Cela inclut également les navires d'occasion. En cas d'infraction à cette règle, le bénéficiaire devra rembourser la totalité de l'aide versée.

Puis-je continuer à augmenter ma capacité en jauge et puissance après la destruction ?

Le cadre réglementaire européen interdit l'augmentation, pendant cinq ans après le paiement final de l'aide, de la capacité de pêche en jauge et en puissance.

Pour autant, cette interdiction d'augmentation n'empêche pas les armements de moderniser leur flotte sous condition de respecter le plafond capacitaire initial résultant de la sortie de flotte.

Par exemple, si un armement a 5 navires avec au total une jauge de 1 000 GT et une puissance motrice de 2 000 kW, et s'il sort au PAI un navire de 100 GT et 300 kW, son plafond sera, sur cinq ans, la capacité basée sur les 4 navires restants (900 GT et 1 700 kW).

Tout projet de modernisation ou de transformation de sa flotte devra respecter ce nouveau plafond. Par exemple, un projet de modernisation totalisant 200 GT et 400 kW devra être accompagné d'une sortie de flotte d'au moins 1 navire équivalant à 200 GT et 400 kW.

Si j'ai gagé ma capacité dans le cadre d'un permis de mise en exploitation en cours, puis-je utiliser cette capacité dans le cadre du PAI ?

Cela n'est pas autorisé, la capacité est soit retirée et détruite via le PAI, soit retirée et allouée à un autre navire.

6. Remplissage des formulaires et annexes techniques

Dans l'annexe 4 il faut mentionner le chantier de démolition ainsi que le lieu de stockage des déchets. Est-ce une obligation de le notifier compte tenu que le dossier n'est pas sûr d'être éligible et que nous avons très peu de temps pour trouver le chantier adéquat pour chaque navire ?

Il n'est pas nécessaire de remplir cette case.

L'éligibilité au PAI Brexit est-elle conditionnée à l'appartenance à un segment de flotte en déséquilibre ?

Non, tout navire étant impacté par le Brexit selon les critères d'éligibilité définis à l'article 5.3 de l'arrêté du 30 septembre 2022 relatif au PAI Brexit¹ sont éligibles. Par conséquent la mention à l'appartenance au segment de flotte dans les annexes techniques au formulaire de demande d'aide n'est pas à remplir.

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046368289>

Est-ce que les aides carburants perçues doivent figurer dans l'annexe 2 ?

Il n'est pas nécessaire de les faire figurer. Seules les aides AT ou IPCA Brexit sont à renseigner.