



UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

L'ATTRACTIVITÉ DU PAVILLON BRITANNIQUE APRÈS LE BREXIT

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des Activités
Maritimes

Par
Norine RAMELET

*Sous la direction de
Monsieur le Professeur Cyril BLOCH
et
Maître Nicolas MARTY*

Année universitaire 2021-2022

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS (CDMT)

***L'ATTRACTIVITÉ DU PAVILLON BRITANNIQUE APRÈS LE
BREXIT***

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management des
Activités Maritimes

Par
Norine RAMELET

*Sous la direction de
Monsieur le Professeur Cyril BLOCH
et
Maître Nicolas MARTY*

Année universitaire 2021-2022

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent, en premier lieu, à Monsieur le Professeur Cyril BLOCH pour m'avoir permis d'intégrer le Master 2 de Droit des activités maritimes.

Je remercie Maître Christophe THELCIDE pour ses conseils, son écoute et le partage de ses connaissances.

Je tiens à remercier, toute l'équipe TOURMONDEUR, M. Guido BALDI, Mme. Charlotte-Neige SALOT et Mme. Sandrine CHARTIER pour m'avoir accordé de leur temps afin de partager leur expérience et répondre à mes questions.

J'adresse mes remerciements à Maître Jérôme MOULET et Maître Nicolas MARTY pour m'avoir donné la chance de faire partie de leur cabinet durant cette année.

Je tiens tout particulièrement à remercier Maître Nicolas MARTY pour sa disponibilité, ses enseignements et sa confiance.

Enfin, je remercie ma famille pour son soutien et pour toujours croire en mes projets.

SOMMAIRE

ACRONYMES ET ABBREVIATIONS	5
INTRODUCTION	6
PARTIE 1 : LES CONDITIONS D'IMMATRICULATION D'UN NAVIRE AU ROYAUME-UNI	11
CHAPITRE INTRODUCTIF : LES DIFFERENTS REGISTRES DU RED ENSIGN	13
CHAPITRE 1 : LES CONDITIONS TENANT AU NAVIRE	15
SECTION 1 : LES CONDITIONS TENANT AU NAVIRE ET A SON EXPLOITATION.....	17
SECTION 2 : LES CONDITIONS TENANT AU FINANCEMENT DU NAVIRE	27
CHAPITRE 2 : LES CONDITIONS TENANT A LA PROPRIETE DU NAVIRE.....	36
SECTION 1 : LES PERSONNES ELIGIBLES POUR L'IMMATRICULATION DE LEUR NAVIRE AU ROYAUME-UNI... ..	37
SECTION 2 : ELIGIBILITE ET BREXIT	41
PARTIE 2 : LES EFFETS DE L'IMMATRICULATION D'UN NAVIRE AU ROYAUME-UNI ...	44
CHAPITRE 1 : LE RÉGIME APPLICABLE AU NAVIRE SOUS PAVILLON BRITANNIQUE.....	44
SECTION 1 : LE RÉGIME FISCAL ET DOUANIER APPLICABLE AU NAVIRE SOUS IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI	44
SECTION 2 : LE RÉGIME ADMINISTRATIF APPLICABLE AU NAVIRE SOUS IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI	53
CHAPITRE 2 : LE REGIME APPLICABLE AUX EQUIPAGES SOUS PAVILLON BRITANNIQUE	60
SECTION 1 : LE RÉGIME PROCÉDURAL	61
SECTION 2 : L’AFFILIATION DU MARIN A UN RÉGIME DE SÉCURITÉ SOCIALE	66
CONCLUSION	73
ANNEXE	75
BIBLIOGRAPHIE	83
TABLE DES MATIERES	86

ACRONYMES ET ABREVIATIONS

BREXIT	British Exit from the European Union
CA	Cour d'Appel
CEE	Communauté Économique Européenne
CV	Chevaux vapeur
DAFN	Droit annuel de francisation et de navigation
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DGFIP	Direction Générale des Finances Publiques
EEE	Espace Économique Européen
ENIM	Établissement National des Invalides de la Marine
HMRC	Her Majesty's Revenue and Customs
HT	Hors taxe
ISO	International Organization for Standardization
JEX	Juge de l'Exécution
kW	Kilowatt
MCA	Maritime and Coastguard Agency
MGN	Marine Guidance Note
MLC	Maritime Labour Convention
OIT	Organisation Internationale du Travail
OMI	Organisation maritime internationale
RIF	Registre International Français
SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
UE	Union Européenne
UK	United Kingdom
UKCA	UK Conformity Assessed
UMS	Universal Measurement System

INTRODUCTION

« *Le pavillon est trop souvent devenu un instrument de gestion librement choisi : il ne constitue ni une loi commune, ni même une identité* » - Patrick CHAUMETTE.

Le pavillon permet d'attribuer une nationalité à un navire et a vocation à le rattacher à la loi d'un État. Un navire possède forcément une nationalité et une seule. En effet, elle est l'un des critères d'individualisation du navire.

En haute mer, est considéré comme navire pirate, tout navire sans pavillon ou battant plusieurs pavillons. Le pavillon déclare l'appartenance d'un navire à un État, permettant de le distinguer des navires pirates en haute mer.¹

L'attribution de cette nationalité autorise le navire à naviguer dans des eaux en dehors de son territoire de rattachement².

De plus, au niveau international, le port d'un pavillon détermine la loi applicable en haute mer, étant précisé que cette loi sera applicable tant au navire qu'à son équipage.

Même si cette idée de nationalité du navire a pu faire débat, la doctrine majoritaire considère que : « *la nationalité du navire représente une idée très forte, celle d'un lien réciproque entre l'État du pavillon et le navire, l'État du pavillon protégeant le navire et le navire devant respecter la réglementation du pavillon* »³.

Une telle réciprocité implique forcément l'établissement d'un lien fort entre l'État du pavillon et le navire lui-même.

L'article 91 de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer de 1982 rappelle qu'il doit exister un lien substantiel entre l'État du pavillon et le navire. Il dispose dans son paragraphe premier :

« *Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la*

¹ Cours de Droit Maritime Général dispensé par Me C. THELCIDE, année 2021-2022

² *Ibid*

³ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, §169, 3^{ème} édition, LGDJ

nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire. »⁴

L'article 94 de la convention de Montego Bay pose les obligations de l'État du pavillon, rappelant dans son paragraphe premier que : « 1. *Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.* »⁵.

Puis dans les paragraphes suivants, il définit les obligations de l'État du pavillon : obligation d'avoir un registre maritime, d'exercer sa juridiction sur tout navire battant son pavillon et son équipage, de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer (construction, équipement du navire, composition et conditions de travail de l'équipage, emploi des signaux)⁶.

A la lecture de ces textes, il apparaît que l'existence d'un lien substantiel entre l'État du pavillon et le navire n'est plus considéré comme un prérequis pour l'immatriculation mais comme une conséquence de l'appartenance au dit pavillon. L'État du pavillon exerce son contrôle tout au long de la vie du navire : de sa construction à son exploitation et crée ainsi un lien effectif avec celui-ci⁷.

La communauté internationale sous l'égide des Nations Unies s'est réunie dans le but d'adopter un texte définissant plus précisément la notion de lien substantiel, notamment dans le but de réduire la pratique des pavillons dits de libre immatriculation. De cette réunion est née la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires de 1986, qui n'est toujours pas en vigueur à ce jour. Elle a posé des conditions de fond, au niveau international, sur la fixation des modalités d'attribution de la nationalité du navire. La convention a pour objectif de définir le lien authentique entre l'État du pavillon et le navire. Ainsi l'État du pavillon devra se doter d'une administration maritime nationale compétente et devra s'assurer de la présence d'un pourcentage effectif de nationaux tant au niveau de la propriété du navire que de la constitution de son équipage⁸.

Cette convention n'est jamais entrée en vigueur mais a permis de fournir aux États un modèle législatif pour l'élaboration de leur législation sur le pavillon. La législation

⁴ Article 91 §1 de la Convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer.

⁵ Article 94§1 de la Convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer.

⁶ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, §172, 3^{ème} édition, LGDJ

⁷ *Ibid*

⁸ D. MOMTAZ, *La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires, Annuaire français de droit international, volume 32, 1986, p715-735.*

britannique reprend certains de ces éléments dans les conditions d'éligibilité à son registre.

Il sera nécessaire de constater que le choix du pavillon reste à la discrétion du propriétaire, étant entendu que l'attribution d'un pavillon ne sera pas soumise à sa seule volonté. Ce dernier devra se conformer aux conditions posées en matière d'éligibilité par le pavillon choisi. Ces conditions concernent le navire mais également la nationalité de son propriétaire.

Cette dernière exigence a pu soulever des interrogations au niveau de l'Union Européenne. En effet, les États membres se sont posés la question de savoir si le lien substantiel pouvait être considéré comme constitué s'ils déclaraient éligibles des propriétaires établis dans un autre État membre. La Cour de Justice, dans l'arrêt *Factortame* du 25 juillet 1991⁹, a admis que chaque État membre était libre de définir ses propres conditions quant à l'accès à son pavillon, tant que cette législation se conformait aux exigences posées par le droit international mais également à celles du droit communautaire.

Pierre BONASSIES et Christian SCAPEL relèvent que : « *Il est ainsi certain qu'un État membre ne peut refuser l'attribution de son pavillon à un navire propriété d'un armateur d'un autre État pour des raisons de nationalité.* »¹⁰. L'État du pavillon ne peut également pas imposer des conditions de résidence pour un propriétaire national d'un autre État membre. En revanche, l'État du pavillon pourra parfaitement exiger, comme condition d'immatriculation du navire, que son exploitation soit effectivement réalisée à partir de son territoire national¹¹.

L'Union Européenne tant au niveau de sa législation que de par ses décisions jurisprudentielles a une influence sur les législations internes en matière d'attribution des pavillons. Ainsi, il sera nécessaire de s'intéresser à la législation britannique après sa sortie de l'Union Européenne.

⁹ Affaire C-221/89.

¹⁰ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, §174, 3^{ème} édition, LGDJ

¹¹ *Ibid*

Avant d'approfondir cette question, il est nécessaire de rappeler les grandes étapes du BREXIT.

Cette situation est inédite !

Il s'agit, depuis le traité de Rome du 25 mars 1957 ayant créé la Communauté Économique Européenne (CEE), de la première demande de sortie de l'organisation régionale. Le Royaume Uni n'était pas un État fondateur de cette construction régionale puisqu'il n'a adhéré à la CEE que le 1^{er} janvier 1973. Ce pays est toujours resté relativement en retrait dans la vie de cette organisation : il n'a jamais adopté la monnaie commune européenne et n'a jamais participé aux accords de Schengen, de 1985 et de 1990, sur la liberté de circulation des personnes¹².

Le 23 juin 2016, l'ancien premier Ministre Britannique, David Cameron, a organisé un référendum, interrogeant les britanniques sur leur volonté de sortir de l'Europe. 51,9% des citoyens du Royaume Uni ont choisi de quitter l'Union Européenne. La procédure de l'article 50 du Traité sur l'Union Européenne a ainsi été enclenchée. Le délai choisi pour élaborer le protocole de retrait entre le Royaume Uni et l'UE a été initialement fixé à deux ans, mais ce délai a de multiples fois été repoussé¹³. La date de fin de la période transitoire a été fixée au 31 décembre 2020.

« L'année 2020 a été mise à profit pour préparer la mise en œuvre de l'accord de retrait et négocier un accord sur les relations futures »¹⁴. Ces négociations ont abouti le 24 décembre 2020 à la présentation notamment d'un accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. « Le 30 décembre 2020, la chambre des communes a adopté, par 521 députés contre 73, la loi transposant dans le droit national britannique l'accord de commerce et de coopération du 24 décembre 2020. Le lendemain, ce projet de loi fut approuvé par une Sanction royale (Royal Assent), le jour de la fin de la période de transition. L'accord commercial provisoire ayant été prolongé, le 27 avril 2021 le Parlement européen approuve l'accord de commerce et de coopération entre l'UE et le RU, qui entre en vigueur le 1er mai 2021. »¹⁵.

¹² P. CHAUMETTE, *La mise en œuvre maritime du BREXIT*, Neptunus, Vol. 27, 2021/4, CDMO

¹³ *Ibid*

¹⁴ *Ibid*

¹⁵ *Ibid*

Le Royaume-Uni est ainsi devenu un État tiers à l'UE depuis le 1^{er} janvier 2021. Il peut ainsi légitimement se détacher des grands principes de l'Union Européenne et réadapter sa législation en fonction des intentions politiques du pays. La volonté du gouvernement est de redynamiser le secteur maritime de cette ancienne puissance maritime. Il est ainsi probable que la législation britannique évolue pour attirer de plus en plus de navires sous son pavillon.

A l'heure actuelle, les conditions d'immatriculation des navires sous pavillon britannique (**Partie 1**) sont principalement posées par deux *Acts of Parliament* : *The Merchant Shipping Act, 1995* et *The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations, 1993*. Ces textes étant des législations nationales, ils n'ont pas été impacté par le BREXIT. Afin d'évaluer l'attractivité de ce pavillon, tout juste sortie de l'Union Européenne, il serait intéressant de comparer le processus d'immatriculation britannique avec celui du Registre International Français (RIF).

La sortie de l'Union Européenne a nécessairement eu une influence sur le régime applicable aux navires sous pavillon britannique (**Partie 2**). En effet, ils ne sont plus soumis au grands régimes fiscaux, sociaux ou encore administratifs établis par l'Union Européenne. Les navire de la flotte britannique sont désormais généralement soumis à la loi britannique.

PARTIE 1 : LES CONDITIONS D'IMMATRICULATION D'UN NAVIRE AU ROYAUME-UNI

Tout navire doit avoir un pavillon. L'enregistrement est une étape obligatoire dans la vie d'un navire.

1- L'enregistrement provisoire – Une demande d'immatriculation provisoire peut être présentée auprès du registre du Royaume-Uni dans le cas où un navire se trouve à l'extérieur des îles Britanniques au moment de sa demande d'immatriculation. Cette demande n'est pas obligatoire.

Un formulaire d'enregistrement provisoire accompagné des pièces justificatives relatives à la société propriétaire du navire doivent être fournis au registre pour permettre cette immatriculation. Une fois les vérifications effectuées, un certificat d'enregistrement provisoire, d'une durée de validité de trois mois, est délivré au propriétaire. Aucune prolongation de ce certificat n'est permise sauf accord exprès du registre. Le propriétaire en défaut doit alors attendre plus d'un an avant de formuler une nouvelle demande d'enregistrement provisoire¹⁶.

2- L'immatriculation permanente – Une demande d'immatriculation permanente doit être effectuée auprès du registre en utilisant les formulaires de déclaration d'éligibilité (MSF 4727 ou 4728) et d'enregistrement du navire (MSF 4740). Le pavillon peut alors vérifier l'éligibilité du navire et du propriétaire. Dans le cas d'une réponse positive, un *Customer Account Manager* et un *Customer Service Manager* (expertise et inspection pendant le processus d'enregistrement) sont désignés et apportent leur aide et expertise pendant le processus d'enregistrement du navire.

Les documents suivants doivent également être fournis au pavillon pour permettre l'immatriculation :

- Une copie du certificat de constitution, ou un document équivalent (s'il s'agit d'une personne morale) ;
- Pour un navire neuf, le certificat du constructeur (formulaire du constructeur ou formulaire MSF 4743) ;

¹⁶ R.COLES et A. SERDY, *Ship Registration and BREXIT*, Tulane Maritime Law Journal, volume 43, 2019, p639-640

- Un ou plusieurs actes de vente attestant de la propriété du navire pendant au moins cinq ans avant la présentation de la demande.
- Si le navire a fait l'objet d'une immatriculation complète au cours des cinq dernières années, il convient de produire des actes de vente couvrant tous les transferts depuis la date de cette immatriculation.
- Si le navire est encore immatriculé sur un autre registre, un *transcript* devra être fourni ainsi qu'un certificat de radiation du registre.
- Un certificat rédigé par un Expert pour le tonnage et le jaugeage
- Un certificat international de tonnage (ITC69).

Dans le cas d'une immatriculation complète d'un navire de pêche, la période est réduite de cinq à trois ans ; la puissance maximale continue du moteur doit être déclarée et si le navire a une longueur égale ou supérieure à 12 mètres, un certificat de sécurité de navire de pêche du Royaume-Uni doit être produit.

Lorsque le pavillon a la preuve que l'expertise du navire est concluante, que les caractéristiques du navire sont correctes, que le titre de propriété a été prouvé de manière adéquate et que les règlements ont été respectés, il délivre un certificat d'immatriculation britannique au propriétaire¹⁷. Ce certificat aura une durée de validité de 5 ans à compter de la date d'enregistrement¹⁸.

Afin d'accéder à cette procédure, le navire ainsi que son propriétaire doivent nécessairement respecter les conditions d'éligibilité du navire. A défaut, la procédure d'enregistrement ne pourra aboutir.

¹⁷ R.COLES et A. SERDY, *Ship Registration and BREXIT*, Tulane Maritime Law Journal, volume 43, 2019, p640 - 643

¹⁸ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations de 1993, section 39.

CHAPITRE INTRODUCTIF : LES DIFFÉRENTS REGISTRES DU RED ENSIGN

3- Le *Red Ensign* est composé d'un ensemble de registres maritimes. Ces registres sont gérés par le Royaume-Uni, les dépendances de la Couronne (Ile de Man, Guernesey, Jersey) ou par les territoires britanniques d'Outre-Mer (Anguilla, Bermudes, Iles Vierges Britanniques, Iles Caïmans, Iles Falkland, Gibraltar, Montserrat, Sainte-Hélène, Iles Turks et Caicos)¹⁹.

4- La Section 18 du *Merchant Shipping Act* de 1995 prévoit que Sa Majesté peut établir différentes catégories de registres par décret, notamment en fonction du tonnage des navires, de leur type ou de leur longueur²⁰.

Le *Merchant Shipping Order* a établi deux catégories de registres en 2003 :

- Les registres de première catégorie admettent tout type de navire
- Les registres de seconde catégorie ne permettent que l'enregistrement de navires d'une jauge brute inférieure à 400 tonneaux.

5- Le *Merchant Shipping Order (Categorisation of Registries of Relevant British Possessions)* de 2003 prévoitait:

THE SCHEDULE Categories of registry and assignment of relevant British possessions				Article 6
(1)	(2)	(3)	(4)	
Designation of category	Category	Restrictions	Relevant British possessions	
1: Unlimited tonnage, type and length	Registry to which no restriction such as is mentioned in section 18(2)(a) of the Merchant Shipping Act 1995 applies		Bermuda Cayman Islands Gibraltar Isle of Man	
2: Limited type and tonnage	Registry in which ships may be registered, subject to the restrictions specified in column (3)	The following types of ships may not be registered: (i) passenger ships, (ii) pleasure vessels of more than 150 tons, and (iii) ships which are not passenger ships or pleasure vessels, but which are of more than 150 tons	Anguilla British Virgin Islands Falkland Islands Guernsey Jersey Montserrat St. Helena Turks and Caicos Islands	

Source : www.legislation.gov.uk

¹⁹ <https://www.gov.uk/government/groups/red-ensign-group>

²⁰ *Merchant Shipping Act 1995*, Section 18, 2), a).

Le texte a été amendé en 2013 pour augmenter la jauge brute acceptée dans les registres de seconde catégorie à 400 tonneaux.

Le registre du Royaume-Uni est un registre de première catégorie, ce qui signifie qu'aucune restriction quant au tonnage, à la taille ou au type de navire n'est appliquée pour l'immatriculation des navires.

6- La sortie du BREXIT du Royaume-Uni n'a pas eu un impact sur l'ensemble des registres du *Red Ensign*. En effet, ces juridictions ne font pas partie de l'Union Européenne à l'exception de Gibraltar. L'île de Man bénéficie d'une relation particulière avec l'Union Européenne en vertu du Protocole 3 du Traité d'adhésion²¹.

7- Chaque juridiction possède la liberté d'adapter les dispositions du *Merchant Shipping Act* à ses spécificités locales. En effet, les juridictions sont autonomes du Royaume-Uni, celui-ci ne conservant que la responsabilité des relations internationales dont la représentation à l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Chacun de ces registres extérieurs au Royaume-Uni a ses propres critères quant aux catégories de personnes qualifiées pour posséder des navires. Les sociétés constituées dans un État de l'EEE sont généralement acceptées pour l'immatriculation des navires dans ces juridictions.

R. COLES et A. SERDY ajoutent : « *In these circumstances it would seem unlikely that any of the offshore REG jurisdictions would feel it necessary to remove EEA countries from their lists of qualified persons simply because of the U.K.'s departure from the EU* »²².

Notre étude se concentrera uniquement sur le registre du Royaume-Uni après sa sortie de l'Union-Européenne.

²¹ R.COLES et A. SERDY, *Ship Registration and BREXIT*, Tulane Maritime Law Journal, volume 43, 2019.

²² R.COLES et A. SERDY, *Ship Registration and BREXIT*, Tulane Maritime Law Journal, volume 43, 2019 : « *Dans ces circonstances, il semble peu probable que l'une des juridictions REG offshore juge nécessaire de retirer les pays de l'EEE de leurs listes de personnes qualifiées simplement en raison du départ du Royaume-Uni de l'UE* ».

CHAPITRE 1 : LES CONDITIONS TENANT AU NAVIRE

8- *La définition du navire et son enregistrement* – Le *Merchant Shipping Act* de 1995, pose une définition relativement inclusive du navire : tout type de bâtiment utilisé pour la navigation est qualifié de navire²³. Ces bâtiments doivent nécessairement être enregistrés au registre britannique pour pouvoir battre le pavillon britannique. Il est important de noter que la MCA ne permet pas l'enregistrement d'un navire en construction.

Le registre du Royaume-Uni n'applique aucune restriction quant au tonnage, à la longueur ou au type de navire pouvant y être immatriculé.

9- *Un registre en quatre parties* – *The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations de 1993* a divisé le registre britannique en quatre parties différentes :

« (a) *Part I for ships, owned by persons qualified in accordance with these regulations, which are not:*

(i) *fishing vessels, or*

(ii) *registered on that Part which is restricted to small ships,*

(b) *Part II for fishing vessels,*

(c) *Part III for small ships, and*

(d) *Part IV for ships which are registered under section 7 of the Act ('bareboat charter ships'). »²⁴*

Il est évident qu'un navire ne sera enregistré uniquement auprès d'une seule de ses parties.

10- *RIF* – En comparaison, nous pourrions observer que le Registre International Français n'est pas divisé en plusieurs parties comme l'est le registre

²³ The Merchant Shipping Act, 1995, Section 313

²⁴ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations de 1993, Part II, Regulation 2 :

"a) *la partie I pour les navires appartenant à des personnes qualifiées conformément à ces règlements, qui ne sont pas :*

(i) *des navires de pêche, ou*

(ii) *enregistrés sur cette partie réservée aux petits navires,*

(b) *Partie II pour les navires de pêche,*

(c) *la partie III pour les petits navires, et*

(d) *la partie IV pour les navires qui sont enregistrés en vertu de la section 7 de la Loi ("navires affrétés coque nue"). "*

britannique. En revanche, les critères d'éligibilité au RIF sont comparables à ceux du registre britannique : taille et usage des navires.

L'article L5611-2 du code des transports dispose : « *Peuvent être immatriculés au registre international français :*

*1° Les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers mentionnés au 1° de l'article L. 5611-3 ;
2° Les navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres hors tout ;
3° Les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche, classés en première catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire. »²⁵*

Et l'article L5611-3 du code des transports dispose : « *Ne peuvent pas être immatriculés au Registre international français :*

*1° Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales ;
2° Les navires exploités exclusivement au cabotage national ;
3° Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;
4° Les navires de pêche professionnelle non mentionnés au 3° de l'article L. 5611-2 et par les mesures réglementaires prises pour son application. »²⁶.*

Le registre britannique prévoit que pour être éligible des conditions tenant au navire et à son exploitation devront être respectées (**section 1**). Le propriétaire doit enregistrer auprès du registre toute constitution de *mortgage*, seul acte concernant le financement du navire devant être déposé auprès du registre (**section 2**).

²⁵ www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr

²⁶ *ibid*

SECTION 1 : LES CONDITIONS TENANT AU NAVIRE ET A SON EXPLOITATION

La législation britannique a posé des conditions d'éligibilité à son registre national tant concernant les navires (1) que concernant le recrutement de l'équipage (2).

1/ ELIGIBILITE DES NAVIRES : TAILLE, USAGE, EXPERTISE

Le registre britannique a posé de critères d'éligibilité concernant la taille et l'usage des navires (A). Certaines parties du registre exigent également la délivrance obligatoire d'une expertise concluante réalisée par des organismes agréés (B).

A/ LES NAVIRES ELIGIBLES AU REGISTRE BRITANNIQUE

Le registre britanniques se divise en quatre différentes parties, permettant l'immatriculation des navires. Les conditions retenues pour effectuer cette immatriculations sont soit la taille des navires soit l'exploitation choisie.

1) PARTIE I à III

11- PARTIE II – La second partie du registre ne concerne que les navires qui sont armés à la pêche. Est considéré comme navire de pêche, tout navire utilisé pour capturer du poisson dans un but lucratif, même occasionnellement. Tout navire correspondant à cette définition doit être enregistrs auprès de la seconde partie, sauf si :

- Ce navire pêche exclusivement du saumon,
- Ou qu'il a une longueur hors tout égale 10 mètres ou moins et n'est pas propulsé par un moteur (par exemple, le navire n'a que des rames ou une voile)
- Ou qu'il a une longueur hors tout inférieure ou égale à 10 mètres et ne sera utilisé que pour la pêche à l'anguille.

Tous les navires de pêche qui capturent des poissons de mer à des fins lucratives doivent également posséder une licence délivrée par le service des pêches compétent. Il existe deux types d'enregistrement pour les navires de pêche : l'enregistrement complet et l'enregistrement simple.

L'enregistrement complet nécessite d'apporter la preuve de propriété du navire.

Dans le cadre de l'enregistrement simple la simple présentation d'une facture acquittée ou d'un *Bill of Sale* suffit à l'enregistrement. L'enregistrement simple ne permet pas l'inscription de *mortgage* sur le navire.

12- PARTIE III – La troisième partie du registre permet seulement l'enregistrement de navires de moins de vingt-quatre mètres, détenus par une personne physique. L'article 88 du *Merchant Shipping Act* de 1993 précise que les navires de pêche ou les navires submersibles ne sont pas éligibles à cette partie du registre. Les navires enregistrés dans cette partie sont qualifiés de « *small ships* ».

13- PARTIE I – La première partie du registre permet l'enregistrement de tous les navires qui ne sont enregistrés ni dans la troisième partie, ni dans la seconde partie du registre. Ils peuvent être détenus par une personne physique ou morale. Ces navires peuvent être exploités commercialement ou simplement être utilisés à titre privé.

2) PARTIE 4

a) FLAGGING-IN : LA POSSIBLE IMMATRICULATION DES NAVIRES AFFRETÉS COQUE-NUE

14- L'immatriculation des navires affrétés coque nue – La PARTIE X du *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulation* de 1993 permet l'enregistrement au registre du Royaume-Uni d'un navire battant pavillon étranger, qui est affrété coque nue par une personne qualifiée pour posséder un navire britannique. Un tel navire est enregistré dans la partie IV du registre²⁷.

L'armateur doit compléter le formulaire MSF 4738 Rev 1118 et fournir au registre la déclaration d'éligibilité, la Charte-Partie et le certificat d'enregistrement auprès du pavillon tiers.

Une fois l'immatriculation validée par le registre du Royaume-Uni, l'officier notifie à l'autorité responsable du pays d'immatriculation primaire que le navire a été immatriculé en tant que navire affrété coque nue sur le registre britannique.

²⁷ R. COLES et A. SERDY, *Ship Registration: Law and Practice*, p.626-627.

15- Expiration de cette immatriculation – L'immatriculation à la quatrième partie du registre expire à la fin de la Charte-partie ou à l'issue d'une période de cinq ans à compter de la date d'immatriculation. Étant précisé qu'entre ces dates, c'est la date la plus proche qui retenue. L'armateur peut décider de renouveler cette immatriculation à la quatrième partie du registre en fournissant à nouveau l'ensemble des documents nécessaires²⁸.

b) FLAGGING-OUT : SORTIE TEMPORAIRE DE PAVILLON POUR LES NAVIRES AFFRETES COQUE-NUE

16- Un ajout récent – Avant la réforme du 29 mars 2019, il n'existait pas de dispositions permettant à un navire battant pavillon britannique de conserver son immatriculation au Royaume-Uni tout en étant inscrit sur un registre étranger. Il était ainsi, impossible de suspendre l'immatriculation d'un navire affrété coque-nue et battant pavillon britannique. Pour se conformer aux exigences de la charte-partie ou pour des raisons commerciales, le propriétaire n'avait pas d'autre choix que de résilier l'immatriculation de son navire auprès du registre britannique et d'opter par la suite pour une immatriculation permettant le *Bareboat-Charter Out*.

17- La suspension de pavillon possible – Le 29 mars 2019, les règles concernant l'immatriculation des navires affrétés coque-nue au registre britannique ont été réformées. La Partie 10A du *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations* de 1993 prévoit la possibilité de suspendre le pavillon d'un navire affrété coque-nue à la condition qu'il soit enregistré auprès de la première partie du registre afin de l'immatriculer auprès d'un « *approved register* »²⁹. Étant entendu que selon le quatrième paragraphe de ce même article, les registres approuvés par le pavillon britannique sont les suivants : ceux d'un État membre de l'Espace Économique Européen, ceux d'un État du Commonwealth, ceux d'un des pays listés en annexe 6 de ce texte³⁰.

²⁸ R. COLES et A. SERDY, *Ship Registration: Law and Practice*, p.626-627.

²⁹ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations de 1993, Part 10A, 87D, (2), (e) : "That the charter-party requires that the ship be registered on an approved register" (La charte-partie exige que le navire soit immatriculé sur un registre agréé).

³⁰ Schedule 6, Approved Countries:

The approved countries are: Argentina, Aruba, Bahrain, Brazil, the Canary Islands, China, the Faroe Islands, Haiti, Israel, Japan, Liberia, Madeira, the Marshall Islands, Monaco, Panama, South Korea, Switzerland, Suriname, the United Arab Emirates, and the United States of America.

Le propriétaire souhaitant obtenir une suspension d'immatriculation de son navire doit compléter le formulaire MSF 4756 (Rev 0319), si les conditions suivantes sont satisfaites :

"87D. (...) (2) The conditions are –

- (a) that the ship is currently register on Part I of the Register;*
- (b) that all owners consent;*
- (c) that all mortgagees of mortgages registered in respect of the ship under Part VII consent;*
- (d) that a charter-party has been agreed in respect of the ship, and*
- (e) that the charter-party requires that the ship be registered on an approved register."*

Le registre délivre un *Certificate of Permission* d'une durée de validité de cinq ans, renouvelable sur demande auprès du registre.

18- Des dispositions utiles mais critiquables – Ces dispositions n'imposent nullement la réintégration obligatoire d'un navire ayant suspendu son immatriculation au registre britannique³¹.

De plus, la lourdeur administrative de cette procédure du fait du renouvellement obligatoire et du signalement obligatoire de toute modification de la Charte-partie au pavillon peut pousser l'armateur à lui préférer la résiliation³².

Enfin, ce régime est restrictif puisque seul un navire enregistré auprès de la première partie du registre britannique peut suspendre son immatriculation. Les navires de pêches enregistrés auprès de la seconde partie du registre ne peuvent recourir à cette procédure (Part10A Article 87A, (2)). Pourtant, les flottes de pêche pourraient souhaiter changer régulièrement de pavillon en fonction de la saison et pour répondre aux exigences commerciales ³³.

19- RIF - En droit français, la suspension de pavillon était permise, bien avant 2019 pour les navires immatriculés au RIF. La loi pour l'économie bleue de 2016 a étendu cette possibilité aux navires de commerce et de pêche. En effet, lors des

³¹ A. SINGH BRER, Master Mariner, *UK register permits "bareboat charter out" - too little, too late?*, Lloyd's Shipping & Trade Law, April 2019, www.shippingandtradelaw.com ;

³² *Ibid* ;

³³*Ibid* ;

débats parlementaires, l'Assemblée nationale et le Sénat ont estimé que de telles dispositions pouvaient permettre de rendre le pavillon français plus attractif³⁴.

L'article L.5112-1-7 du Code des transports dispose :

« La francisation d'un navire affrété coque nue peut être suspendue à la demande de l'affrèteur qui souhaite faire naviguer un navire sous pavillon étranger pendant la durée du contrat d'affrètement. Cette suspension intervient par gel du pavillon français. En cas d'hypothèque publiée et conservée conformément à l'article 246 du code des douanes, la suspension est subordonnée à l'accord préalable des créanciers hypothécaires. En outre, elle ne peut intervenir si l'État du pavillon étranger permet, dans un tel cas, l'inscription sur ses registres de nouvelles hypothèques. Cette hypothèque demeure inscrite sur le registre prévu à cet effet. ».

B/ LES EXIGENCES DE SECURITE ET SURETE DEVANT ÊTRE RESPECTEES

Le registre britannique fait partie des pavillons de la liste blanche établie selon le Mémorandum d'entente de Paris et occupe en 2021, la 19^{ème} place.

Auparavant, ce pavillon était facilement admis par les assureurs français. Sa sortie de l'Union Européenne a renversé cette tendance : les assureurs sont plus réticents à assurer des risques en dehors de l'UE et ainsi, avoir à réaliser des transactions financières en dehors de cet espace économique commun.

Le pavillon vérifie que le navire se conforme à ses exigences de sécurité et sûreté avant d'accorder l'immatriculation.

20- Limite d'âge – Le pavillon britannique ne pose pas de manière explicite une interdiction d'immatriculation pour les navires plus anciens. Ainsi aucune limite d'âge n'est appliquée au navire nouvellement enregistré au pavillon britannique ou pour ceux qui y restent enregistrés. Néanmoins, les navires de plus de 15 ans doivent spécifiquement être approuvés par un Expert reconnu par le MCA avant de pouvoir être enregistrés³⁵. Le registre veille à ne pas enregistrer les navires qui ne satisfont pas les conditions de sécurité ou sûreté exigées.

³⁴ C. de CET BERTIN, Localisation des risques / État membre d'immatriculation pour la taxe sur les prime P&I : État du registre prouvant la propriété du navire ou État du pavillon?, DMF n°839 du 1er octobre 2021.

³⁵ I. HUGUES et T. RICE, Ship Finance in UK, Lexology

21- Une expertise obligatoire avant tout entrée en flotte – Tout navire, neuf ou d'occasion, souhaitant battre pavillon britannique, à l'exception de ceux enregistrés auprès de la troisième partie, doivent préalablement, à leur immatriculation réaliser une expertise. En effet, ils doivent être inspectés par un Expert reconnu par la MCA. Cette inspection a notamment pour but de déterminer le tonnage du navire conformément à la section 19 du *Merchant Shipping Act* de 1995. Un certificat est délivré par l'Expert à l'issue de cette expertise et est transmis au pavillon. Le propriétaire doit alors, en fonction de la note de gravure et marquage émise par le registre, prendre les dispositions nécessaires pour que le nom, le port d'attache, le numéro officiel et les détails du tonnage soient marqués et gravés sur le navire. Un Expert intervient à nouveau pour vérifier la conformité de ces marquages³⁶.

22- Un service spécialisé pour les *Large Yachts* – Le pavillon britannique a développé un service spécialisé dans la vérification de la conformité des *large yachts* avec des réglementations spécifiques en matière de sécurité et de sûreté. Ce service a pour but de fournir aux propriétaires l'assurance que leur yacht répond aux normes les plus élevées en matière de sécurité et de protection de l'environnement. Un Code a spécialement été développé pour répondre aux besoins en constante évolution de cette industrie. Ce service accompagne aussi bien les propriétaires de Yacht neuf, souhaitant vérifier la conformité de leur construction neuve avec ce Code, que les propriétaires de Yacht d'occasion souhaitant intégrer le pavillon ou apporter des modifications à leur navire³⁷.

23- Les certifications obligatoires pour les navires exploités commercialement (PART I) – Les navires commerciaux battant pavillon britannique doivent nécessairement présenter à leur bord un ensemble de certifications. Tout d'abord ils doivent être munis de certificat d'assurance responsabilité couvrant les conventions internationales suivantes :

- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC), 1969 ;
- Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (PAL), 1974 ;
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude, 2001 ;
- Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 ;

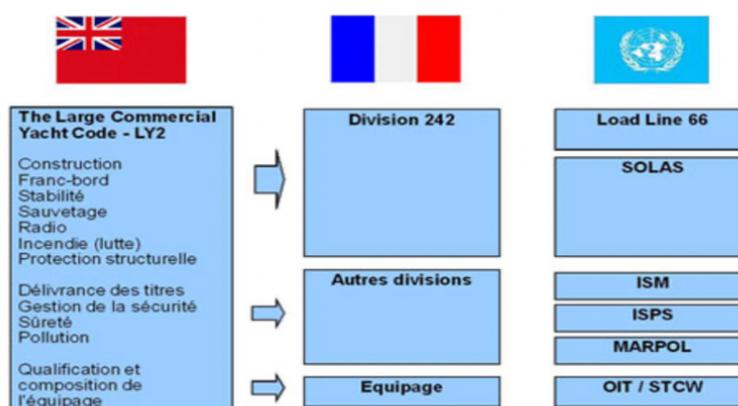
³⁶ R. COLES et A. SERDY, *Ship Registration: Law and Practice*, p642 – 644.

³⁷ www.ukshipregister.co.uk

L'armateur doit attester auprès du pavillon de sa conformité avec le Code ISPS et la convention SOLAS en fournissant un *Ship Security Plan* (SSP) et un *Ship Security Alert System* (formulaire MSF 5620). Pour les navires d'une jauge brute supérieure à 300 UMS, le navire devra être équipé d'un système d'identification et de suivi à longue portée (LRIT)³⁸.

24- RIF – Les navires de moins de 24 mètres, exploités commercialement, doivent se conformer aux exigences de la division 241. En matière de construction ce règlement reprend les exigences pour le marquage CE et a intégré des prescriptions adaptées pour les équipements.

Les navires de plus de 24 mètres, exploités commercialement, devront se conformer aux exigences de la division 242. Cette réglementation s'inspire largement du *Large Yacht Code* britannique, comme le démontre le tableau ci-dessous.



Source : <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr>

Avant tout enregistrement au RIF, une visite d'évaluation du navire peut être effectuée afin d'identifier les écarts techniques existants entre le navire et la réglementation applicable. Le navire est approuvé selon la documentation fournie par le propriétaire³⁹.

Il est évident que l'inspection technique dans les conditions proposées par le pavillon britannique et réalisée sur le navire par un Expert, permet une meilleure évaluation du respect des normes de sécurité. En effet, cette inspection ne se limite pas à une inspection documentaire mais permet de vérifier *in concreto* la conformité du navire avec les exigences en matière de sécurité posées par le pavillon.

³⁸ UK SHIP REGISTER, A Guide to registration, Version 4, April 2019

³⁹ <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr>

2/ LES DEMARCHES RELATIVES A L'EQUIPAGE

Les marins navigant sous pavillon britannique sont soumis à une très forte concurrence des équipages moins onéreux. En effet la législation nationale ne leur offre aucune protection particulière. Le registre ne leur accorde aucune réservation de poste ou de privilège de nationalité (A).

Pour servir à bord d'un navire faisant partie de la flotte du Royaume-Uni, la possession de certains titres et brevets est nécessaire. Cependant, le BREXIT pose la question de savoir dans quelle mesure ces certifications sont toujours reconnus entre États membre et État tiers à l'Union ? (B).

A/ L'ABSENCE DE PRIVILEGE DE NATIONALITE

25- La fin du privilège de nationalité – *The Aliens Restriction (Amendment) Act* de 1919 disposait dans sa section 5 :

*« No alien shall act as master, chief officer, or chief engineer of a British merchant ship registered in the United Kingdom, or as skipper or second hand of a fishing boat registered in the United Kingdom (...) »*⁴⁰

Il prévoyait ainsi que seul un ressortissant britannique pouvait exercer les fonctions de Capitaine, de second-capitaine, de chef mécanicien sur un navire marchand ou sur un navire de pêche battant pavillon britannique. De plus, la rémunération des marins étrangers embauchés sur un navire immatriculé au Royaume-Uni ne pouvait être supérieure à celle d'un marin britannique. Toute personne qui embauchait un marin étranger sans avoir préalablement exigé la délivrance d'une preuve satisfaisante de sa nationalité se rendait coupable d'une infraction⁴¹.

Ce texte a été abrogé en 1995 lorsque *The Merchant Shipping Act* a été adopté. Aucun privilège de nationalité n'est prévu par ce texte.

26- Des marins britanniques soumis à la concurrence – La législation britannique a supprimé toute restriction quant à la nationalité des marins embarqués à bord des navires battant pavillon de son État et quel que soit le poste considéré. La direction du navire pourra parfaitement être attribuée à un marin étranger.

⁴⁰ « *Aucun étranger n'exercera les fonctions de capitaine, de second-capitaine ou de chef mécanicien d'un navire marchand britannique immatriculé au Royaume-Uni, ni celles de patron ou de second d'un bateau de pêche immatriculé au Royaume-Uni (...)* ».

⁴¹ *The Aliens Restriction (Amendment) Act de 1919*

Une seule exception à ce principe a été adoptée par le pavillon, mais elle reste relativement souple. En effet, certains types de navires qualifiés de « *strategic ship* » doivent nécessairement être sous la direction d'un natif d'un des pays du Commonwealth, de l'OTAN, ou de tout État partie à l'accord sur l'EEE. Étant précisé qu'est considéré comme étant un *strategic ship* :

- Tout navire de pêche immatriculé au Royaume-Uni d'une longueur de 24 mètres
- Tous les navires britanniques (tels que définis à la section 85(2) de la loi de 1995) de 500 tonneaux bruts ou plus qui sont des navires à passagers de classe 1, des transporteurs de produits, c'est-à-dire des pétroliers ou des chimiquiers, ou des navires rouliers.

En revanche, la seule exigence pour le reste de l'équipage est qu'ils aient une compréhension suffisante de la langue anglaise⁴². Une demande de certificat d'exemption peut toujours être formulée et permet de circonvenir ces limitations⁴³.

Il est évident qu'en supprimant tout privilège de nationalité, les marins nationaux ne bénéficient plus de réservation de poste. Ces marins sont ainsi soumis à la très forte concurrence des équipages peu onéreux et peuvent avoir des difficultés à être recrutés par une compagnie implantée dans leur pays⁴⁴.

Ce qui peut se révéler une difficulté pour les marins, est un point attractif pour les armateurs. En effet, les armateurs n'ont plus à engager un certain pourcentage de marins nationaux et peuvent donc choisir le pavillon britannique car il les laisse libres quant à la constitution de leur équipage contrairement au pavillon RIF.

27- RIF – Les exigences sont plus importantes pour la constitution de l'équipage d'un navire immatriculé au RIF. L'équipage doit être constitué au minimum de 35% de ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'EEE, de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail. Cet effectif minimum peut être abaissé à 25% pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribuée au titre de leur acquisition. Le Capitaine et le second Capitaine doivent être des ressortissants français, ressortissants d'un État

⁴²The Merchant Shipping (Officer Nationality) Regulations 1995, section 2 et 3.

⁴³ A. LEFRANCOIS, *Le registre bis « Ile de Man » du Royaume-Uni un compromis entre souplesse et qualité*, Neptunus, 2005 ;

⁴⁴ *ibid*

membre de l'Union Européenne, d'un État partie à l'accord sur l'EEE, de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail. Étant précisé que l'accès à ces fonctions « est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi »⁴⁵.

B/ LA RECONNAISSANCE DES BREVETS APRÈS LE BREXIT

L'accès à la profession de marin est règlementé. Pour pouvoir exercer, tout marin doit être en possession d'un diplôme spécifique ce qui suppose la réussite d'un diplôme d'État et un enregistrement auprès d'un organisme professionnel. La sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne pose la question de savoir dans quelle mesure les marins britanniques peuvent continuer à servir à bord de navires battant pavillon d'un État membre de l'Union Européenne et inversement.

28- L'obtention nécessaire d'une décision de reconnaissance par la Commission Européenne – La directive communautaire 2008/106 du 19 novembre 2008 prévoit dans son article 3 que les États membres sont tenus, au minimum, de délivrer des brevets conformes aux exigences des conventions STCW et SOLAS⁴⁶.

La reconnaissance mutuelle de brevets est plus complexe entre l'Union Européenne et un État tiers qu'entre États membres de l'Union Européenne puisqu'elle nécessite une procédure auprès de la Commission européenne⁴⁷. Cette procédure est prévue par l'article 19 de la directive 2008/106. Les États membres reconnaissent, pour les navires battant le pavillon national, les brevets délivrés par un autre État membre ou par un État tiers reconnu par la Commission Européenne.

En l'absence de décision de la Commission Européenne, le Royaume-Uni étant un État tiers à l'Union Européenne, aucune reconnaissance des brevets n'a été admise. A titre d'exemple, les marins titulaires de brevets délivrés par le Royaume-Uni ne peuvent plus être embarqués sur un navire battant pavillon français depuis le terme de la période de transition⁴⁸.

⁴⁵ Article L5612-3 du Code des transports

⁴⁶ Article 3, directive communautaire 2008/106 du 19 novembre 2008 ;

⁴⁷ Association Legisplaisance, *BREXIT – Conséquences pour le monde maritime*, 6 octobre 2021 ;

⁴⁸ *Ibid*

29- Une procédure de certification nécessaire au Royaume-Uni – Tout marin titulaire de certifications délivrées à l’extérieur du Royaume-Uni doit obtenir un *Certificate of Equivalent Competency*, avant d’être embarqué à bord d’un navire battant pavillon britannique. Il faut compléter le formulaire MSF 4203.

Pour être éligible à cette procédure, le marin doit être titulaire d’une certification valide, délivrée par un pays dont la formation des gens de mer est reconnue par le Royaume-Uni⁴⁹. La formation française est notamment reconnue par le Royaume-Uni. Tout marin embarqué sur un navire britannique doit maîtriser la langue anglaise et avoir une maîtrise des processus juridiques et administratifs du Royaume-Uni (UKLAP). Par exemple, tous les capitaines doivent réussir l’examen *UKLAP 1* avant d’obtenir un *Certificate of Equivalent Competency* complet.

Enfin, pour être embarqué sur un navire battant pavillon anglais le Capitaine et l’équipage doivent posséder un certificat d’aptitude médicale (*ENG 1*) délivré suite à examen médical réalisé par un médecin agréé par la MCA.

SECTION 2 : LES CONDITIONS TENANT AU FINANCEMENT DU NAVIRE

Un navire peut être financé par le versement de la totalité du prix de cession grâce à la trésorerie du propriétaire, à l’aide d’un crédit-bail ou par la conclusion d’un emprunt bancaire.

Généralement, dans le cadre d’un emprunt bancaire, une sûreté appelée *mortgage* est constituée. Cette garantie doit être enregistrée auprès du registre du Royaume-Uni.

Les autres sûretés pouvant être constituées en droit anglais sur un navire, appelées *liens*, ne nécessitent pas un enregistrement auprès du registre. Il existe cinq catégories principales de *liens* :

- La rémunération des opérations de sauvetage ;
- Les dommages causés par un navire ;
- Les salaires du capitaine et de l’équipage
- Les dépenses du capitaine ; et
- Les « *dépenses fondamentales et leur réponse* ».

⁴⁹ <https://www.gov.uk/guidance/list-of-countries-accepted-towards-issuing-a-uk-FSE>

Ces *liens* ont un rang supérieur aux *mortgage*, même ceux enregistrés et même dans le cas où ils sont postérieurs à l'enregistrement de ce *mortgage*. Un privilège de possession a également un rang supérieur à un *mortgage*⁵⁰.

Nous allons nous intéresser à la constitution du *mortgage* (1) puis à son régime (2).

1/ LA CONSTITUTION D'UN MORTGAGE ET SON ENREGISTREMENT AUPRES DU REGISTRE

Pour garantir le financement d'un navire, un créancier peut exiger la constitution d'une sûreté dénommée *mortgage* (A). Cette sûreté doit nécessairement être enregistrée auprès du registre (B).

A/ LA CONSTITUTION D'UN MORTGAGE

30- Constitution d'une garantie fixe sur un navire – Un propriétaire d'un navire battant pavillon du Royaume-Uni peut décider de constituer un *mortgage*, créant ainsi une garantie fixe sur le navire. La constitution d'une telle garantie autorise le créancier à faire vendre le navire, lorsque sa dette est exigible, et à se rembourser sur le produit de la vente. Étant entendu que cette garantie survit au changement de propriétaire.

Il peut être constaté que cette sûreté s'apparente à l'hypothèque en droit français.

31- Les formes de *mortgage* – Il existe deux formes reconnues de *mortgage* au Royaume-Uni :

- Celle garantissant le capital et les intérêts ;
- Celle garantissant un compte courant ou une autre obligation.

Un *mortgage* portant sur compte courant est normalement régi par un acte d'engagement distinct qui comprend souvent une cession des gains, une assurance, ainsi qu'une description détaillée des droits et obligations des deux parties à la sûreté⁵¹.

⁵⁰ I. HUGUES et T. RICE, *Ship Finance in United-Kingdom*, Lexology.

⁵¹ R. COLES et COLES et A. SERDY, *Ship Registration: Law and Practice*, p.643-644.

Cette sûreté peut être constituée par le propriétaire du navire pour garantir l'une de ses propres obligations. Il peut être le débiteur principal de cette dette ou n'être que le garant d'une obligation reposant sur une tierce personne.

I. HUGUES et T. RICE relèvent que dans le cadre d'une opération de prêt permettant le financement d'un navire, le *mortgage* qui permet de garantir un compte courant ou une autre obligation est généralement privilégié. En effet, la première forme de cette sûreté est moins avantageuse en ce qu'elle ne permet de garantir que le capital et les intérêts, là où la seconde forme permet de garantir plus largement toutes les autres obligations éventuelles⁵².

Dans le cas où la première forme de *mortgage* est utilisée, les actes permettant sa constitution doivent précisément indiquer le montant de la garantie, ce qui n'est évidemment pas une obligation dans la cadre de la constitution d'un *mortgage* sur un compte courant.

B/ L'INSCRIPTION D'UN MORTGAGE AU REGISTRE BRITANNIQUE

Cette question est abordée dans la Part VII du *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations 1993*.

32- L'inscription d'un *mortgage* auprès du registre – L'article 57 prévoit que l'inscription d'un *mortgage*, sa mainlevée, ou son transfert doivent être effectués à l'aide d'un formulaire approuvé par le Secrétaire d'État. Les formulaires devant être utilisés par le propriétaire pour l'enregistrement de son *mortgage* sont publiés par la MCA. Un formulaire pour chacune des deux formes de *mortgage* existant a été ainsi publié (MSF4736 et MSF4737). La procédure ne requiert que la production de l'acte hypothécaire original auprès du registre. La convention d'engagement conclue dans le cadre d'un *mortgage* portant sur un compte courant n'est pas exigée par le registre britannique.

L'article 59 du *Merchant Shipping Act* de 1993 dans son deuxième paragraphe spécifie les seuls éléments devant être communiqués au registre afin de permettre l'enregistrement du *mortgage*. Il dispose :

« (59). (...) (2) Aux fins du paragraphe (1), la notification au Conservateur doit être faite sous une forme approuvée par le Secrétaire d'État et doit contenir le nom et le numéro officiel du navire, le nom, l'adresse et la signature du débiteur hypothécaire éventuel,

⁵² I. HUGUES et T. RICE, *Ship Finance in United-Kingdom*, Lexology.

le nombre de parts à hypothéquer, et le nom et l'adresse du créancier hypothécaire éventuel. »⁵³

Le *mortgage* est réputé enregistré dès lors où le registre a apposé sur le formulaire la date et l'heure d'enregistrement de l'acte avant de le restituer au créancier.

Une formalité supplémentaire doit être effectuée dans le cas où le propriétaire du navire est une société britannique, mais elle ne s'effectue pas auprès du registre du Royaume-Uni. Le *mortgage* doit être enregistré dans les 21 jours suivants la création de la garantie auprès de la *Companies House*. A défaut, la sûreté est inopposable à l'égard des tiers (liquidateur, administrateur ou tout autre créancier de la société).

33- L'enregistrement de l'intention de constituer un *mortgage* – L'article 59 dans son troisième paragraphe prévoit la situation dans laquelle une partie a l'intention de prendre un *mortgage* sur un navire, notamment dans le cas où le navire n'est pas encore enregistré auprès du registre britannique. Cela permet au créancier de réserver en amont son rang. Cela signifie que le créancier disposant d'un avis d'intention est prioritaire sur tout autre créancier enregistrant son *mortgage* durant cette période de trente jours.

Il doit compléter et remettre un avis d'intention d'hypothèque signé (formulaire MSF 4739) au registre comprenant le nom du navire (actuel et futur), la longueur du navire, une copie du certificat d'immatriculation du navire s'il est enregistré en dehors du Royaume-Uni, le certificat du constructeur dans le cas d'un navire neuf, le nom, adresse du débiteur et préciser le nombre d'actions à hypothéquer, et le nom et l'adresse du créancier hypothécaire.

Cet avis d'intention est inscrit sur le registre britannique pour une période maximale de trente jours renouvelable par notification écrite⁵⁴.

⁵³ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations de 1993, Part VII, 59, (2) : "(2) For the purpose of paragraph (1) the notice to the Registrar shall be in a form approved by the Secretary of State and shall contain the name and official number of the ship, the name address and signature of the intending mortgagor, the number of shares to be mortgaged, and the name and address of the intending mortgagee."

⁵⁴ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations de 1993, Part VII, 59, (7). Un avis peut être renouvelé pour une nouvelle période de 30 jours.

34- L'ordre d'enregistrement – Les créanciers détenant un *mortgage* sur un navire enregistré auprès du registre britannique sont prioritaires sur les créanciers hypothécaires non-inscrits, et ce, même dans le cas où la garantie enregistrée est ultérieure à celle non enregistrée. En revanche, cela ne signifie pas qu'une hypothèque non inscrite au registre britannique est nulle. Un *mortgage* non enregistré est considéré comme étant un « *equitable mortgage* »⁵⁵.

Lorsque plusieurs hypothèques sont enregistrées sur le même navire ou la même part, la priorité des hypothèques entre elles est déterminée par l'ordre ou le moment où elles ont été enregistrées. La plus ancienne hypothèque enregistrée a la priorité⁵⁶.

35- RIF – Dans le cadre du financement d'un navire à l'aide d'un emprunt bancaire, une garantie appelée hypothèque est également constitué. En droit maritime seule existe l'hypothèque conventionnelle conclue par le propriétaire du navire. Les hypothèques permettent de garantir le capital et deux années d'intérêts supplémentaires.

Pour être opposable aux tiers elle doit nécessairement être publiée. Cette publication rend l'hypothèque opposable pendant une durée de dix ans.

L'ensemble de la procédure d'enregistrement s'effectue auprès du guichet unique (article R5.114-14-2 du Code des transports). Depuis le 1^{er} janvier 2022, la douane n'assure plus l'enregistrement des hypothèques pour les navires RIF. Les documents suivants doivent nécessairement être fournis au guichet unique : l'acte constitutif de la sûreté, les bordereaux d'inscription, les documents sociaux pour les sociétés non établies en France, les pouvoirs des signataires s'ils ne sont pas les représentants légaux⁵⁷.

2/ LE REGIME APPLICABLE AU MORTGAGE

Pendant toute la durée de vie du *mortgage*, des modifications pourront lui être apportées. Ces modifications étant généralement le changement d'une des parties **(A)**.

Cette sûreté visant à garantir une créance offre plusieurs possibilité en cas d'impayé au créancier lésé **(B)**.

⁵⁵ I. HUGUES et T. RICE, *Ship Finance in United-Kingdom*, Lexology.

⁵⁶ I. HUGUES et T. RICE, *Ship Finance in United-Kingdom*, Lexology.

⁵⁷ <http://www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr>

A/ MODIFICATION ET DUREE DE VIE

36- Le transfert du *mortgage* à un nouveau créancier – Cette garantie peut être transférée à un nouveau créancier *mortgagee* par le simple dépôt du formulaire de transfert signé auprès du registre. Il n'est pas nécessaire de fournir au registre la preuve du consentement du débiteur hypothécaire à ce transfert.

L'article 60, "Evidence of transmission of mortgage" dispose:

« On the application for registration of a transmission of a registered mortgage as mentioned in paragraph 12 of Schedule 1 to the Act the evidence to be produced to the Registrar shall be: —

(a) a declaration of transmission of mortgage in a form approved by the Secretary of State; and

(i) if the transmission was consequent on death, the grant of representation or a copy thereof or of an extract therefrom;

(ii) if the transmission was consequent on bankruptcy such evidence as is for the time being receivable in courts of justice as proof of title of persons claiming under bankruptcy;

(iii) if the transmission was consequent on an order of a court, a copy of the order of that court.”⁵⁸.

Il est aisé d'effectuer toute modification sur un *mortgage* auprès du registre car très peu de preuve sont exigées pour que la modification soit effectuée. Les documents de prêt peuvent avoir prévu l'obligation de demander le consentement de l'emprunteur pour tout transfert d'engagement à un tiers.

Cette procédure est comparable à celle proposée par le RIF. En effet, toute modification apportée à l'hypothèque devra être notifiée. Cette notification s'effectue à l'aide du formulaire proposé sur le site internet.

⁵⁸ The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations de 1993, Part VII, 60 : "Lors de la demande d'enregistrement d'une transmission d'une hypothèque enregistrée telle que mentionnée au paragraphe 12 de l'annexe 1 de la Loi, les preuves à produire au Conservateur sont les suivantes
(a) une déclaration de transmission d'hypothèque sous une forme approuvée par le Secrétaire d'Etat ; et
(i) si la transmission est consécutive à un décès, la concession de représentation ou [F4a copie] de celle-ci ou d'un extrait de celle-ci ;
(ii) si la transmission a eu lieu à la suite d'une faillite, les preuves qui sont actuellement recevables dans les cours de justice comme preuve du titre des personnes réclamant en vertu de la faillite ;
(iii) si la transmission était consécutive à une ordonnance d'un tribunal, une copie de l'ordonnance de ce tribunal"

37- Durée de vie du *mortgage* – En droit français, une hypothèque inscrite est opposable aux tiers pendant une durée maximale de dix ans en l’absence de renouvellement de sa publication.

En droit anglais, la publication du *mortgage* ne semble pas avoir une durée de validité, le *Merchant Shipping Act de 1993* ne mentionne nullement une durée de publication du *mortgage* devant être respectée.

L’article 63 dispose: « *Where the registration of a ship terminates by virtue of any of these Regulations, that termination shall not affect any entry in the Register of any undischarged registered mortgage of that ship or any share in it.* »

Cela signifie que l’inscription de l’hypothèque au registre britannique survit à la radiation de l’immatriculation du navire auprès du registre. Cette disposition semble assez originale et est une particularité des garanties enregistrées auprès du registre britannique.

B/ DROIT DU CREANCIER EN CAS DE DEFAUT DU DEBITEUR

Deux solutions s’offrent au créancier détenant un *mortgage* sur un navire en cas de défaut de l’emprunteur : il peut faire vendre le navire ou choisir de prendre possession de ce navire.

38- Vente judiciaire du navire – Si le propriétaire emprunteur n’a pas respecté les termes du contrat de *mortgage*, le créancier peut demander au tribunal la saisie et la vente du navire. En principe, la vente judiciaire transfère toutes les créances *in rem* sur le navire entre les mains du tribunal. Le tribunal distribue le produit de la vente à l’ensemble des créanciers selon l’ordre légal (c’est-à-dire, en général, les frais de justice et les coûts, les privilèges maritimes et autres créances privilégiées réelles, les créances des créanciers hypothécaires, les créances non privilégiées réelles). Cela permet de débarrasser le navire de l’ensemble des sûretés constituées⁵⁹.

L’*Admiralty Court* d’Angleterre est compétente pour rendre une décision de saisie dans le cas où le navire se trouve dans les eaux territoriales britanniques. Le créancier doit déposer sa demande auprès du registre de l’*Admiralty and Commercial Court*. La vente judiciaire britannique implique l’arrestation du navire par un fonctionnaire du tribunal, l’*Admiralty Marshal*, à la demande du créancier hypothécaire. Après la saisie,

⁵⁹ C. MERCER, SIMMONS & SIMMONS, *Steps to enforcing a ship mortgage*, Heinonline.

le créancier hypothécaire peut demander au tribunal d'ordonner l'évaluation et la vente du navire. Si la demande est acceptée, l'*Admiralty Marshal* organise la vente du navire aux enchères ou de gré à gré, à un prix qui ne peut être inférieur - sauf accord du tribunal - à la valeur estimée. Le produit de la vente est réparti selon l'ordre légal⁶⁰.

39- Vente de gré à gré du navire – Tout créancier a le droit de faire vendre le navire afin de se rembourser sa créance sur le produit de la vente. L'avantage de la vente de gré à gré est la rapidité de la procédure, ce qui permet d'immobiliser le navire pendant une courte durée et généralement elle permet d'obtenir un meilleur prix. Le créancier organisant cette vente se doit d'obtenir le meilleur prix. Il doit mettre en œuvre toutes les diligences nécessaires pour ne pas léser l'emprunteur.

Cette vente ne permet pas de lever toutes les autres sûretés pesant sur le navire. Si d'autres sûretés réelles existent alors le créancier vendeur doit indemniser l'acheteur des créances nées avant la vente⁶¹.

40- Prise de possession du navire ou nomination d'un séquestre – En cas de défaut de l'emprunteur, le créancier hypothécaire peut prendre possession du navire. Aucune formalité n'est exigée pour prendre possession du navire.

La Cour d'appel d'Aix-en-Provence dans un arrêt du 8 janvier 1998⁶² a eu l'occasion d'appliquer le régime du *mortgage* et l'a opposé à un créancier français. En l'espèce, une banque française, créancière d'un armateur, était titulaire d'un *mortgage* sur le navire pour garantir le remboursement de sa créance. Se retrouvant face à une situation d'impayés, elle a décidé d'exercer son droit de possession sur le navire. Un mois plus tard, un autre créancier a pratiqué une saisie sur le navire. Les juges ont relevé que le créancier *mortgagee* n'était pas tenu des dettes de l'armateur nées avant sa prise de possession du navire. Il est évident que cette solution était largement favorable à la banque créancière.

Cette prise de possession est rarement utilisée par les créanciers *mortgagee* par crainte d'être tenus responsables pour toute perte causée par son utilisation imprudente ou la vente du navire ce qui pourrait leur attirer des réclamations d'autres créanciers.

⁶⁰ C. MERCER, SIMMONS & SIMMONS, Steps to enforcing a ship mortgage, Heinonline.

⁶¹ *Ibid*

⁶² Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 2^{ème} chambre civile, 8 janvier 1998, DMF n°586, 1^{er} octobre 1998, observations par Me COSTE.

La solution qui est alors privilégiée par ces créanciers est celle de désigner un séquestre. Le séquestre doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour permettre la poursuite de l'exploitation du navire en attendant le moment propice pour le vendre. Cette personne désignée, agit en tant qu'agent du débiteur. Le débiteur est ainsi tenu responsable des actes et pertes causés par le séquestre⁶³.

⁶³ C. MERCER, SIMMONS & SIMMONS, Steps to enforcing a ship mortgage, Heinonline.

CHAPITRE 2 : LES CONDITIONS TENANT A LA PROPRIETE DU NAVIRE

41- Un lien substantiel nécessaire entre l'État et le navire – Il est rappelé que l'article 91 de la Convention de Montego Bay de 1982 « *Nationalité des navires* » dispose :

« 1. *Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire. (...) »⁶⁴.*

La Convention ne donne pas une définition de cette notion de « *lien substantiel* ».

La Convention des Nations Unies de 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires, qui n'est toujours pas en application à l'heure actuelle, précise que l'État du pavillon doit notamment identifier précisément le propriétaire du navire à immatriculer. L'adoption de cette convention avait pour but de mettre fin à la pratique des pavillons dits de libre immatriculation. Cette convention a pu servir de modèle pour les législations nationales.

42- Le Royaume-Uni ne voulant pas être qualifié de pavillon de libre immatriculation – Cette volonté de conserver son prestige et sa réputation de pavillon sûr accroît l'attractivité du pavillon britannique. Le *Merchant Shipping Act de 1995* précise les propriétaires éligibles à l'enregistrement de leur navire. Ainsi le pavillon britannique s'assure de constituer un lien entre le navire et le pavillon (**section 1**). Cependant il est nécessaire de constater que ces conditions d'éligibilité restent relativement souples, et qu'elles n'ont pas été réellement impactées par le BREXIT (**section 2**).

⁶⁴ Convention de Montego Bay de 1982, Article 91, §1.

SECTION 1 : LES PERSONNES ELIGIBLES POUR L'IMMATRICULATION DE LEUR NAVIRE AU ROYAUME -UNI

Afin de pouvoir enregistrer un navire au registre britannique, le propriétaire, éligible pour l'enregistrement (1), doit compléter une *declaration of eligibility*. Ce formulaire doit être déposé auprès du registre accompagné d'une preuve de propriété du navire. Le registre précise que ce formulaire ne peut pas être utilisé en tant que preuve de propriété.

Le registre, par cette déclaration, s'assure de respecter les principes de traçabilité des propriétaire mais également de transparence (2).

1/ QUALIFIED OWNERS

43- PARTIE I - La propriété d'un navire en *Common Law* est divisée en 64 parts. *The Merchant Shipping Act* de 1995 prévoit que pour enregistrer un navire au sein de la première partie du registre britannique, au moins 33 parts (propriétaire majoritaire) doivent être détenues par une personne ou par une société qualifiée pour être propriétaire d'un navire au Royaume-Uni. La section 7 du *Merchant Shipping Act* de 1995 liste huit catégories de personnes éligibles pour enregistrer un navire à la première partie du registre :

« 7.— (1) *The following persons are qualified to be the owners of ships which are to be registered on Part I of the Register:—*

(i) British citizens; or

(ii) non-United Kingdom nationals exercising their right of freedom of movement of workers or right of establishment;

(b) British Dependent Territories citizens;

(c) British Overseas citizens;

(d) persons who under the British Nationality Act 1981(1) are British subjects;

(e) persons who under the Hong kong (British Nationality) Order 1986(2) are British Nationals (Overseas);

(ea) Commonwealth citizens;

(eb) citizens of a country listed in Schedule 6;

(ec) non-United Kingdom nationals who are settled in the United Kingdom;

(ed) bodies corporate incorporated in a Commonwealth state;

(ee) bodies corporate incorporated in a country listed in Schedule 6;

(f) bodies corporate incorporated in the United Kingdom or in an EEA State ;

(g) bodies corporate incorporated in any relevant British possession ; and

(h) UK Economic Interest Groupings.

(2) A person who is not qualified under paragraph (1) to be the owner of a ship registered on Part I of the Register may nevertheless be one of the owners of such a ship if:

(a) a majority interest in the ship (within the meaning of regulation 8) is owned by persons who are so qualified under paragraph (1), and

(b) the ship is registered on Part I of the Register. »⁶⁵.

Tout propriétaire souhaitant enregistrer son navire au registre britannique doit compléter une *declaration of eligibility* mentionnant le nom de chaque propriétaire, le nombre de parts détenues sur le navire et justifiant de ses liens avec le territoire britannique.

Lorsque plus d'un propriétaire qualifié réside au Royaume-Uni, l'un des propriétaires qualifiés est nommé propriétaire gérant du navire et reçoit toute la correspondance du MCA⁶⁶.

44- PARTIE II – Peuvent enregistrer un navire de pêche à la seconde partie du registre britannique les personnes suivantes :

- Un citoyen britannique

⁶⁵ *The Merchant Shipping Act, 1995, Section 7:*

« 7.- (1) Les personnes suivantes sont qualifiées pour être les propriétaires de navires qui doivent être immatriculés dans la partie I du registre : - (i) citoyens britanniques ; ou

(i) des citoyens britanniques ; ou

(ii) des ressortissants de pays autres que le Royaume-Uni exerçant leur droit à la libre circulation des travailleurs ou leur droit d'établissement ;

(b) Citoyens des territoires dépendants britanniques ;

(c) les citoyens britanniques d'outre-mer ;

(d) les personnes qui, en vertu de la loi sur la nationalité britannique de 1981(1), sont des sujets britanniques :

(e) les personnes qui, en vertu du Hong kong (British Nationality) Order 1986(2), sont des ressortissants britanniques (outre-mer) ;

(ea) les citoyens du Commonwealth ;

(eb) les citoyens d'un pays énuméré à l'annexe 6 ;

(ec) les ressortissants non britanniques qui sont établis au Royaume-Uni ;

(ed) les personnes morales constituées dans un État du Commonwealth ;

(ee) les personnes morales constituées dans un pays énuméré à l'annexe 6 ;

(f) les personnes morales constituées au Royaume-Uni ou dans un État de l'EEE ;

(g) les personnes morales constituées dans toute possession britannique pertinente F4... ; et

(h) les groupements d'intérêt économique britanniques.

(2) Une personne qui n'est pas qualifiée en vertu du paragraphe (1) pour être le propriétaire d'un navire immatriculé dans la partie I du registre peut néanmoins être l'un des propriétaires d'un tel navire si :

(a) une participation majoritaire dans le navire (au sens de la règle 8) est détenue par des personnes qui remplissent les conditions requises en vertu du paragraphe (1), et que

(b) le navire est immatriculé dans la partie I du Registre »

⁶⁶ I. HUGUES et T. RICE, *Ship Finance in United-Kingdom*, Lexology

- Une personne morale constituée au Royaume-Uni, ou dans un État de l'EEE et ayant un établissement au Royaume-Uni,
- Les groupements d'intérêt économique du Royaume-Uni
- Toute autorité locale du Royaume-Uni⁶⁷.

45- PARTIE III – Dans cette partie du registre, seuls peuvent être enregistrés les navires de plaisance de moins de 24 mètres de longueur totale, détenus par une personne physique résidant au Royaume-Uni pendant 185 jours sur une période de 12 mois, quel que soit l'endroit dans le monde où le navire est basé⁶⁸.

Seules les personnes physiques sont éligibles pour être propriétaire d'un navire. De ce fait, la section 89 du *Merchant Shipping Act de 1995* ne liste pas les personnes morales comme étant éligibles. Cette section dispose:

“89. The following persons are entitled to be the owners of a small ship to be registered on Part III of the Register: —

(i) British citizens; or

(ii) non-United Kingdom nationals exercising their right of freedom of movement of workers or right of establishment;

(b) British Dependent Territories citizens;

(c) British Overseas Citizens;

(d) persons who under the British Nationality Act 1981 are British subjects;

(e) persons who under the Hong Kong (British Nationality) Order 1986 are British Nationals (Overseas);

(f) Commonwealth citizens not falling within those paragraphs; and

(g) non-United Kingdom nationals who are settled in the United Kingdom”⁶⁹.

Ainsi, les mêmes personnes physiques sont déclarées comme *qualified owner* en partie I et en partie III du registre.

⁶⁷ *The Merchant Shipping Act, 1995, Section 12.*

⁶⁸ <https://www.ukshipregister.co.uk/registration/leisure/small-ships-register-part-3/>

⁶⁹ *The Merchant Shipping Act, 1995, Section 89 :*

« 89. Les personnes suivantes sont habilitées à être les propriétaires d'un petit navire à immatriculer dans la partie III du registre :

(i) des citoyens britanniques ; ou

(ii) des ressortissants de pays autres que le Royaume-Uni exerçant leur droit à la libre circulation des travailleurs ou leur droit d'établissement ;

(b) Citoyens des territoires dépendants britanniques ; (c) les citoyens britanniques d'outre-mer ; (d) les personnes qui, en vertu de la loi de 1981 sur la nationalité britannique, sont des sujets britanniques ; (e) les personnes qui, en vertu du Hong Kong (British Nationality) Order 1986, sont des British Nationals (Overseas) ;

(f) les citoyens du Commonwealth qui ne relèvent pas de ces paragraphes ; et (g) les ressortissants non britanniques qui sont établis au Royaume-Uni »

2/ TRAÇABILITE ET TRANSPARENCE

46- L'impossibilité d'enregistrer des Trust – Le pavillon britannique ne déclare pas les *Trust* comme propriétaires éligibles à l'enregistrement de leurs navires. La section 6 paragraphe 1 du *Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations de 1993* dispose :

"Trusts not to be entered

6.—(1) *Subject to paragraph (2) no trust, express, implied or constructive may be registered by the Registrar.* ⁷⁰

Ce texte assure d'avoir connaissance du propriétaire réel et empêche tout trust d'enregistrer un navire.

Les montages de sociétés restent cependant admis, à la condition de connaître le *Ultimate Beneficial Owner*.

47- Une traçabilité des propriétaires – Par cette déclaration d'éligibilité, le registre britannique assure un véritable historique des propriétaires successifs du navire. Tous les propriétaires successifs peuvent obtenir auprès du registre un transcript de cet historique. Cette grande traçabilité des propriétaires permet au registre, malgré la souplesse des conditions d'entrée, de ne pas être qualifié de pavillon de libre immatriculation.

Le crédit-bail ne fait pas exception à cette règle : seul les propriétaires, crédit-bailleur sont enregistrés. Ainsi, l'utilisateur réel du navire, crédit-preneur, ne sera pas connu par le registre. Cette situation s'explique par le non-enregistrement du crédit-bail auprès du registre britannique. Elle diffère du RIF qui exige l'enregistrement du crédit-bail et mentionne ainsi sur les certificats d'immatriculation les noms du crédit-preneur et du crédit-bailleur.

Il est évident que cette recherche de traçabilité et de transparence est un avantage dans le cadre de la lutte contre la fraude fiscale.

⁷⁰ *The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations de 1993, section 6, paragraphe 1 :*

"Fiducies ne devant pas être inscrites

6.-(1) Sous réserve du paragraphe (2), aucune fiducie, expresse, implicite ou par construction, ne peut être inscrite par le registre. "

SECTION 2 : ELIGIBILITE ET BREXIT

La sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne peut avoir pour conséquence la non-éligibilité des propriétaires européens. A l'heure actuelle, la *declaration of eligibility* fait toujours référence aux traités de l'Union Européenne et à l'EEE (1).

Finalement même en cas de suppression de ces mentions, les propriétaires européens, en raison de la grande souplesse du registre, pourraient tout de même enregistrer leur navire au Royaume-Uni (2).

1/ L'UNION EUROPEENNE TOUJOURS PRÉSENTE ?

48- Propriétaires européens éligibles avant le BREXIT – Avant la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne, était déclaré comme propriétaire éligible pour enregistrer son navire à la partie I du registre, les personnes physiques ressortissantes d'un État membre de l'Union Européenne et établies au Royaume-Uni ainsi que les personnes morales constituées dans un État membre.

49- L'impact du BREXIT – R. Coles et A. Serdy soulevaient que la modification de la section 7 du *Merchant Shipping Act* dépendrait des conditions convenues entre l'Union Européenne et le Royaume Uni. En effet, soit « *le Royaume-Uni se retirait de l'Union Européenne mais restait membre de l'EEE, une possibilité envisagée dans un article récent, il semblerait alors impossible que les ressortissants de l'UE ou de l'EEE soient exclus. Toutefois, si, comme cela semble de plus en plus probable, le Royaume-Uni quittait l'EEE ainsi que l'UE, il serait alors logique d'exclure les personnes physiques ou morales de l'UE* »⁷¹.

50- Des changements en demi-teinte – Force est de constater que les textes mentionnent toujours la possibilité pour les sociétés incorporées dans un État membre de l'EEE d'enregistrer un navire au pavillon britannique alors même que le Royaume Uni n'est plus un État membre de l'EEE. Les formulaires mentionnent toujours les traités de l'Union Européenne.

⁷¹ R.COLES et A. SERDY, *Ship Registration and BREXIT*, Tulane Maritime Law Journal, volume 43, 2019.

Néanmoins, il se pourrait que cette mesure ne soit que transitoire. Le formulaire de *declaration of eligibility* ayant été révisé pour la dernière fois en 2019. Il se pourrait qu'une mise à jour soit prochainement effectuée supprimant cette possibilité.

2/ L'IMMTRICULATION DES NAVIRES TOUJOURS POSSIBLE POUR LES PROPRIETAIRES EUROPEENS

Même en l'absence de mention à l'EEE, les propriétaires européens peuvent toujours accéder à l'immatriculation auprès du registre britannique soit par la désignation d'une *representative person (A)* soit par la création d'une société britannique (B).

A/ LA DESIGNATION D'UNE REPRESENTATIVE PERSON

Dans le cas où aucun des propriétaires qualifiés n'est résident du Royaume-Uni, le registre peut conditionner l'immatriculation du navire à la nomination d'une *representative person*. Cette personne peut être une personne physique ou une personne morale constituée dans l'un des pays membre et ayant un établissement au Royaume-Uni⁷². Ce texte est ambiguë puisqu'il ne précise pas l'organisation à laquelle il fait référence. Il se peut parfaitement qu'il fasse toujours référence aux États membre de l'Union Européenne ou alors aux États membres de l'EEE.

Le propriétaire doit s'assurer de désigner cette personne avant même l'immatriculation du navire au registre et doit s'assurer qu'une telle personne soit désignée tout au long de l'immatriculation du navire au registre.

B/ LA CONSTITUTION D'UNE SOCIÉTÉ AU ROYAUME-UNI

51- La création d'une société propriétaire au ROYAUME-UNI – Dans le cas où les sociétés constituées dans l'EEE ne seraient plus déclarées comme étant éligibles pour l'immatriculation d'un navire au Royaume-Uni, un armateur européen pourrait

⁷² The Merchant Shipping Act, section 18, (2) :

“(2) A representative person is either:—

(a) an individual resident in the United Kingdom, or

(b) a body corporate incorporated in a member State and having a place of business in the United Kingdom.”

toujours décider de constituer une société au Royaume-Uni. Il est évident que cette solution est également valable pour un propriétaire étranger, non établi dans l'EEE. Cette société nouvellement constituée est propriétaire du navire et est éligible à son enregistrement à la partie I du registre.

La procédure de création d'une société est très simple au Royaume Uni. En effet, le *Companies Act* de 2006 prévoit qu'il est possible d'enregistrer une société à responsabilité limitée en Angleterre, au Pays de Galles, en Écosse, ou en Irlande du Nord en vertu de la législation équivalente de l'Irlande du Nord. Il existe même des sociétés dites prêtes à l'emploi qui peuvent être acquises "*off the shelf*"⁷³ auprès des agents d'enregistrement des sociétés.

Par ailleurs, les sociétés peuvent être constituées sur commande en Angleterre, au Pays de Galles ou en Écosse en 24 heures seulement, moyennant le paiement de frais d'expédition⁷⁴.

Cette société nouvellement constituée sera déclarée auprès de la *Companies House*. Le site internet de la *Companies House* permet au public de consulter toutes les informations déclarées.

52- Constitution de société et liberté d'établissement – Le Royaume Uni n'est plus un État membre de l'Union Européenne, il n'est plus soumis au respect de la liberté d'établissement. Il se peut qu'à l'avenir, il soit plus difficile pour un Européen de constituer une société au Royaume-Uni. Néanmoins, la procédure étant tellement simplifiée et pouvant même être réalisée à distance, il est probable que la situation des résidents européens ne soit pas impactée par cette sortie de l'Union Européenne.

⁷³ Sociétés "sur étagère"

⁷⁴ R. COLES et A. SERDY, *Ship Registration: Law and Practice*, p625

PARTIE 2 : LES EFFETS DE L'IMMATRICULATION D'UN NAVIRE AU REGISTRE BRITANNIQUE

Un navire obtenant son immatriculation auprès du registre britannique en raison de son éligibilité et de l'éligibilité de son propriétaire, est alors, en principe, soumis à la loi de cet État.

En haute mer, l'attribution d'un pavillon permet de rattacher un navire (**Chapitre 1**) et son équipage (**Chapitre 2**) à la loi de l'État du pavillon.

CHAPITRE 1 : LE REGIME APPLICABLE AU NAVIRE SOUS PAVILLON BRITANNIQUE

Le navire est soumis à un régime fiscal et douanier (**section 1**) mais également à un régime administratif (**section 2**). Dans les deux cas, il faut s'intéresser à l'impact du BREXIT sur ces régimes.

SECTION 1 : LE REGIME FISCAL ET DOUANIER APPLICABLE AUX NAVIRES IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI

Le navire est soumis à un régime fiscal **(1)** et douanier **(2)**.

1/ LE REGIME FISCAL APPLICABLE AU ROYAUME-UNI

Le régime forfaitaire de la taxe au tonnage peut toujours être choisie par les sociétés comme une alternative à la *Corporation Tax* **(A)**.

La sortie de l'Union Européenne pose des questions en matière de TVA. Le Royaume Uni devenant un État tiers ne peut plus avoir recours à la procédure de déclaration de la TVA intra-communautaire. La TVA britannique devant nécessairement être acquittée pour toute importation sur le territoire national. Étant entendu que ces importations sont nécessairement soumises à des droits de douane **(B)**.

A/ LE REGIME FISCAL APPLICABLE AUX SOCIÉTÉS PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES AU ROYAUME UNI : LA TAXE AU TONNAGE

53- Un régime de taxation par option – Une société constituée au Royaume-Uni est tenue de payer la *Corporation tax* sur ses bénéfices. Il en va de même pour une société étrangère qui a une activité au Royaume-Uni par l'intermédiaire d'une agence ou succursale. Elle est alors imposable sur le revenu généré directement ou indirectement sur le sol britannique. Dans ce cas, la société est imposée sur le bénéfice réel généré par l'activité maritime.

Néanmoins, une société exploitant un navire peut opter pour un impôt fixe calculé en fonction du tonnage du navire, appelée taxe au tonnage. Cette imposition est calculée sur un bénéfice théorique fixe.

Ce régime fiscal a été introduit au Royaume-Uni par le *Finance Act* en 2000 et ce après la publication d'un rapport rédigé par Lord Alexander of Weedon en 1999. En France cette option n'a été introduite qu'en 2004. Il est évident que l'introduction de ce régime a été en grande partie responsable de l'augmentation significative de la taille de la flotte britannique dans les années qui ont suivies.

L'introduction de ce régime de taxation au Royaume Uni, considéré par l'UE comme une aide d'État, a nécessité l'approbation préalable de la Commission Européenne en 2000 suivant les orientations de la Commission de 1997 sur les aides d'État au transport maritime. Une approbation supplémentaire a été requise pour les orientations révisées qui ont été publiées en 2005⁷⁵.

54- Les conditions d'éligibilité - L'annexe 22 du *Finance Act* tel qu'amendé prévoit qu'un armateur peut opter pour la taxation au tonnage pour une période de dix ans, à condition qu'il remplisse les conditions suivantes :

- Il doit gérer une société qualifiée ;
- Il doit avoir des navires dits qualifiés ;
- Il doit se conformer à certaines obligations en matière de formation des gens de mer.

⁷⁵ R.COLES et A. SERDY, *Ship registration and BREXIT*, 2019

Une société est dite qualifiée si elle est soumise à l'impôt sur les sociétés et si elle exploite un ou plusieurs navires éligibles qui sont gérés stratégiquement et commercialement au Royaume-Uni.

Un navire est qualifié de navire éligible si sa jauge brute est supérieure ou égale à 100 UMS et qu'il est utilisé pour le transport de passagers, le transport de marchandises, le remorquage, le sauvetage ou toute autre assistance maritime exécutée en mer, ou tout transport en rapport avec d'autres services nécessairement fourni en mer.

Dans tous les cas, ne peuvent être qualifiés de navires éligibles :

- Les navires de pêche ou les navires-usines ;
- Les navires de plaisance
- Les bacs portuaires ou fluviaux ;
- Les installations en mer ;
- Les navires-citernes affectés à un champ pétrolifère particulier ;
- Les dragues autres que celles désignées de navires éligibles par la section 20 A de l'Annexe 22⁷⁶.

Ces exclusions ont été adoptées pour se conformer aux exigences de la Commission Européenne. Ces navires sont toujours exclus de ce régime à l'heure actuelle mais une extension de la disponibilité de ce régime pourrait être envisagé après le Brexit.

R. COLES et A. SERDY soulèvent que cela ne pourrait qu'accroître l'attrait du Royaume-Uni comme base d'exploitation d'une opération de transport maritime, que l'armateur souhaite ou non que le navire concerné soit enregistré au Royaume-Uni⁷⁷.

Enfin, aux termes de la section 24 de l'Annexe 22 du *Finance Act*, l'armateur doit respecter les obligations minimales de formation des gens de mer prescrites par voie réglementaire. En effet, ces règlements peuvent exiger la formation d'un nombre minimal de gens de mer. Les exigences pouvant être différentes en ce qui concerne la formation des officiers et marins.

55- BREXIT – Après sa sortie de l'UE, le Royaume-Uni a supprimé, par ses réformes du 5 avril 2022, toute obligation pour les navires soumis au régime de la taxe au tonnage de battre pavillon d'un pays Européen. Le pays encourage plutôt l'utilisation du pavillon britannique. L'immatriculation sous pavillon britannique est désormais un facteur de contribution important pour déterminer l'éligibilité de la

⁷⁶ *Finance Act amendé en 2021, Schedule 22, section 19 et 20.*

⁷⁷ R.COLES et A. SERDY, *Ship registration and BREXIT*, 2019

société à cette taxation. Néanmoins, le fait de battre le pavillon britannique n'est pas une condition pour qu'un navire qualifié puisse adhérer à la taxe au tonnage britannique⁷⁸.

B/ LE REGIME FISCAL APPLICABLE AU NAVIRE : TVA ET DROIT DE DOUANE

56- Le statut applicable au navire en fonction de sa localisation – La période de transition s'est achevée le 31 décembre 2020 à 23h00 UTC. L'emplacement du navire après cette date détermine le statut fiscal (TVA) et douanier qui lui est applicable depuis le 1^{er} janvier 2021.

Dans le cas où le navire se trouvait en Grande-Bretagne à la fin de cette période de transition, il cessera d'être en libre circulation dans les eaux européennes et ne sera plus soumis au statut fiscal européen. Il sera considéré par le Royaume Uni comme « bien national »⁷⁹. Le propriétaire doit ainsi conserver, à bord, la preuve de paiement de la TVA en cas de contrôle douanier ainsi que toutes preuves permettant de prouver l'endroit où se trouvait le navire à la fin de la période transitoire. HMRC a confirmé que les contrôles douaniers s'appliquent à tous les navires, quelle que soit leur taille, et que les preuves documentaires comprennent la facture de vente, la preuve que la TVA a été payée à l'importation ou les factures des matériaux utilisés si les propriétaires ont construit leur propre navire⁸⁰.

A contrario, si le navire se trouvait dans les eaux européennes à cette date, quel que soit son pavillon (pavillon britannique ou pavillon européen), il conservera un statut européen et sera soumis à la TVA européenne tant qu'il ne quittera pas ces eaux. Il continuera à être en libre circulation aussi longtemps qu'il restera dans l'UE27.

La situation se complique si le propriétaire souhaite importer au Royaume-Uni un navire se trouvant en Europe car il doit alors à nouveau s'acquitter du paiement de la TVA.

57- Les biens retours (Return Goods Relief – RGR) – En effet toute la question est celle de savoir si le propriétaire d'un navire de plaisance doit dans ce cas s'acquitter une seconde fois du paiement de la TVA.

⁷⁸ <https://www.ukshipregister.co.uk/useful-information/tonnage-tax/>

⁷⁹ BREXIT & votre bateau, www.tourmondeur.com

⁸⁰ K. STICKLAND, *Cruising after BREXIT and sailing in Europe*, 1er août 2021, Yachting monthly.

Si le propriétaire se trouve dans la situation où il réimporte son navire au Royaume-Uni, il pourra alors bénéficier d'une exonération sur la TVA et les droits d'importations.

Les navire éligible au RGR devaient remplir les conditions suivantes en 2021 :

- Le navire devait être importé par la personne qui l'avait exporté
- Le navire ne devait avoir subi que des réparations courantes en dehors du Royaume Uni, n'ayant pas augmentées sa valeur
- Le navire devait être un produit national britannique au moment de son exportation. Il n'est pas nécessaire que la TVA ait été payée au Royaume-Uni à condition que le navire, propriété de l'importateur ou exportateur, se soit trouvé au Royaume-Uni. Lorsque la TVA a été payée dans l'UE 27 plutôt qu'au Royaume-Uni, si un navire qui a le statut de bien national britannique en raison de sa localisation dans les eaux nationales à la fin de la période transitoire alors s'il est exporté du Royaume-Uni, il sera éligible au RGR sur la base du paiement de la TVA Européenne⁸¹.

Depuis le 1^{er} janvier 2022, une quatrième condition doit être respectée pour pouvoir bénéficier de ce régime d'exonération. Le navire doit être réimporté au Royaume-Uni dans les 3 ans suivants son exportation. Le *HMRC* peut estimer raisonnable de lever cette restriction dans certaines circonstances. Il s'agit notamment des situations suivantes :

- Des biens spécialisés retournant au Royaume-Uni à la suite de contrats de location ou de prêt de longue durée en dehors du Royaume-Uni ;
- Des équipements ou machines de construction retournant au Royaume-Uni après avoir été utilisés dans des projets d'investissement en dehors du Royaume-Uni ;
- Des biens d'exposition retournant après une exposition ou un stockage de longue durée en dehors du Royaume-Uni ;
- Des objets de collection ou du patrimoine fabriqués à l'origine au Royaume-Uni et revenant de l'étranger après avoir été rachetés par un négociant ou un investisseur britannique, par exemple des meubles ou des céramiques de collection ;

⁸¹ BREXIT & votre bateau, www.tourmondeur.com

- Des effets professionnels et personnels d'expatriés britanniques de retour⁸².

Cependant, ce régime exonératoire ne s'applique pas à la situation suivante : un propriétaire britannique d'un navire acheté au Royaume-Uni ou dans l'Union européenne avant le 31 décembre 2020 et basé dans l'Union européenne qui souhaite importer son navire au Royaume-Uni. Ce propriétaire n'était pas l'exportateur initial du navire devra nécessairement s'acquitter une seconde fois de la TVA, pour permettre l'importation de son navire de plaisance sur le territoire britannique. Le HMRC a indiqué que le gouvernement britannique était en train de discuter de cette situation. Mais en l'état actuel de la législation, aucune exonération n'est envisageable⁸³.

Le Code des douanes de l'Union Européenne retient les mêmes conditions pour la réimportation de marchandise au sein de l'Union Européenne. Ainsi, l'article 203 du Code des douanes de l'Union prévoit dans son premier paragraphe :

« Les marchandises non-Union qui, après avoir été initialement exportées en tant que marchandises de l'Union hors du territoire douanier de l'Union, y sont réintroduites dans un délai de trois ans et déclarées pour la mise en libre pratique sont, à la demande de la personne concernée, exonérées des droits à l'importation. (...) ».

Étant précisé que l'importation devra être effectuée par la même personne que celle ayant exporté le bien (article 143, paragraphe 1 de la directive TVA).

2/ LE REGIME FISCAL APPLICABLE EN FRANCE POUR LES NAVIRES BATTANT PAVILLON BRITANNIQUE

Il est parfaitement envisageable pour un navire battant pavillon britannique de circuler en eaux françaises. Il devra soit être sous le régime de l'Admission temporaire (**A**), régime particulièrement attractif en ce qu'il suspend pendant un temps donné tous les droits et taxes devant être payés sur le navire ; soit il devra disposer d'un droit de passeport (**B**). Ce droit étant équivalent en coût au droit de francisation.

Il est évident que le pavillon britannique est attractif en ce qu'il peut permettre de suspendre provisoirement tout régime fiscal applicable sur le navire.

⁸² BREXIT & votre bateau, www.tourmondeur.com

⁸³ K.STICKLAND, *Easing of restrictions for EU VAT paid yachts delayed*, 26 juillet 2022, Yachting Monthly.

A/ LE REGIME DE L'ADMISSION TEMPORAIRE : SUSPENSION PROVISOIRE DE TOUS DROITS ET TAXES

58- Principe – Ce régime communautaire est retranscrit en France au Bulletin Officiel de la Douane n°6663 du 30 janvier 2006, DA n°06-010. Il permet d'importer temporairement des moyens de transport non communautaires au sein du territoire de l'Union Européenne en exonération totale de droits et taxes.

Sont éligibles, les navires :

- Immatriculés en dehors du territoire douanier de l'Union Européenne, au nom d'une personne physique ou morale établie en dehors de ce territoire ; et
- Utilisés par une personne établie en dehors de l'Union.

La durée de séjour accordée diffère selon que le navire est à usage privé ou à usage commercial. L'admission temporaire est un régime d'utilisation.

59- Navire à usage privé - L'admission temporaire d'un navire à usage privé permet sa libre circulation dans les eaux européennes pendant une durée maximale de 18 mois.

Lors de l'entrée dans les eaux de l'Union Européenne, ces navires peuvent avoir à leur bord soit leur propriétaire, soit une personne à qui la navire a été prêté ou loué, étant précisé que le contrat de location ne pourra pas débiter et finir dans un Port Européen. L'utilisation du navire est limitée à la personne ayant la jouissance de ce navire. Le propriétaire ne pourra pas exploiter commercialement le navire.

Néanmoins, trois dérogations sont prévues. Un navire en Admission Temporaire peut être reloué en vue de sa réexportation. Les navires de location peuvent être exceptionnellement introduits et utilisés par des résidents communautaires pendant une période strictement limitée : à cinq jours pour rejoindre leur lieu de résidence dans l'Union et à deux jours pour quitter l'Union. Ces navires peuvent être occasionnellement utilisés par un résident communautaire lorsque celui-ci agit pour le compte du bénéficiaire tiers du régime, à titre d'exemple, il s'agira d'un capitaine résident communautaire qui convoie un navire tiers pour son exportation ⁸⁴.

60- Navire à usage commercial – Aucune formalités ne doivent être accomplies dans le cadre d'un navire à usage commercial à condition que le navire

⁸⁴ Guide des procédures fiscales et douanières applicables au nautisme, Livre Blanc nautisme PACA, mai 2012 publié sur le site du RIF

remplisse les deux premières conditions susmentionnées, à laquelle s'ajoute une troisième condition : le navire devra exclusivement être utilisé pour un transport commençant ou se terminant en dehors du territoire douanier de l'Union Européenne. Le séjour sur ce territoire sera limité à la durée nécessaire à la réalisation des opérations pour lesquelles l'admission temporaire est demandée. Ce délai ne pourra être prorogé que sur accord préalable du service des douanes⁸⁵.

Une personne établie dans le territoire douanier de l'Union peut être autorisée, à condition d'avoir préalablement déposé une demande de dérogation, dans des cas exceptionnels, à importer et utiliser des navires placés sous Admission Temporaire⁸⁶.

B/ LE DROIT DE PASSEPORT

Ce droit est prévu par le droit français. Il doit être acquitté par les propriétaires n'ayant pas eu recours à l'Admission Temporaire.

Les douanes étaient compétentes pour délivrer le passeport aux navires étrangers. Depuis le 1^{er} janvier 2022, les Affaires Maritimes et la DGFIP sont chargées de délivrer les actes de francisation ou le passeport. Le passeport est ainsi délivré par la DDTM du port d'enregistrement du navire.

61- Principe – L'article L5112-1-18 du code des transports dispose :

« Tout navire qui ne bat pas pavillon français et qui relève de l'article L. 423-5 du code des impositions sur les biens et services est couvert par un passeport. »

L'article L423-5 du code des impositions sur les biens et les services dispose :

« Est soumis à la taxe tout engin flottant, y compris les drones maritimes au sens de l'article L. 5000-2-2 du code des transports, qui répond aux conditions cumulatives suivantes :

- 1° Il est armé pour la navigation maritime à usage personnel ;*
- 2° Il a le caractère d'un navire taxable au sens de l'article L. 423-6 ou d'un véhicule nautique à moteur taxable au sens de l'article L. 423-7 ;*
- 3° Il est rattaché au territoire de taxation mentionné à l'article L. 411-5 dans les*

⁸⁵ Guide des procédures fiscales et douanières applicables au nautisme, Livre Blanc nautisme PACA, mai 2012 publié sur le site du RIF

⁸⁶ *Ibid*

conditions prévues, selon qu'il bat pavillon français ou non, à l'article L. 423-10 ou à l'article L. 423-11. »

Doivent détenir un passeport les navires à usage personnel battant pavillon d'un État de l'Union Européenne (hors pavillon français) ou d'un État tiers à l'Union Européenne. Les navires concernés sont les navires de plaisance de 7 mètres et plus ou de 22 CV, les véhicules nautiques à moteur de 90 kW et plus.

Ainsi, sont soumis au paiement du droit de passeport, les personnes physiques ou morales établies sur le territoire français (métropole, Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion, Mayotte). Étant précisé que le propriétaire d'un navire stationné dans un port étranger et naviguant uniquement hors des eaux françaises sera tout de même redevable du droit de passeport, ce droit étant un impôt uniquement rattaché à la propriété (ou à l'utilisation du navire) par un résident français.

62- Montant du droit de passeport comparable au DAFN – Le montant du droit de passeport est identique au montant du droit annuel de francisation et de navigation (DAFN) : même taux, même assiette, mêmes modalités de recouvrement. En effet, il vise à assurer une équité fiscale entre les propriétaires (résidents français) de navires battant pavillon national soumis au paiement du droit annuel de francisation et de navigation, et ceux ayant choisis de naviguer sous pavillon étranger⁸⁷.

Une seule exception est prévue. Si le navire de plaisance bat pavillon d'un pays ou territoire n'ayant pas conclu de convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscale avec la France alors le droit de passeport est perçu à un taux triple du DAFN pour les navires de moins de 15 mètres et à un taux quintuple pour les navires ayant une longueur de coque supérieure ou égale à 15 mètres⁸⁸.

Les propriétaires de navire battant pavillon britannique s'acquittent d'un droit de passeport d'un montant équivalent au DAFN, le Royaume-Uni ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscale⁸⁹.

⁸⁷ www.mer.gouv.fr

⁸⁸ Guide des procédures fiscales et douanières applicables au nautisme, Livre Blanc nautisme PACA, mai 2012 publié sur le site internet du RIF

⁸⁹ Annexe - CF - Etats ou territoires ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscales qui permet l'accès aux renseignements bancaires (au 01/06/2021)

Le droit de passeport est perçu au profit de l'État mais également de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), ainsi qu'au profit de la collectivité de Corse s'il concerne un navire ayant stationné dans un port Corse au moins une fois au cours de l'année écoulée⁹⁰.

63- Un gain d'attractivité pour le pavillon britannique – L'Ordonnance n°2021-1843 du 22 décembre 2021 est venue modifier l'article L.5112-1-2 du Code des transports. Il dispose dans son premier alinéa :

« Un navire francisé est construit dans le territoire d'un État membre de l'Union européenne ou y a acquitté les droits et taxes d'importation exigibles (...) ».

Ainsi, ne peuvent plus être francisés les navires achetés hors taxe en dehors de l'Union Européenne. Avant cette ordonnance, il était tout à fait possible de franciser un navire acheté HT. L'acte de francisation comportait alors la mention : « *TVA non acquittée* ». Le recours au pavillon britannique permet de recréer cette situation. Le navire peut être acheté HT, enregistré sous pavillon britannique, puis circuler librement en eaux européennes en ayant recours soit au régime de l'admission temporaire pendant 18 mois si le propriétaire n'est pas résident français soit en s'acquittant simplement d'un droit de passeport.

SECTION 2 : LE REGIME ADMINISTRATIF APPLICABLE AUX NAVIRES IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI

La sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne pose nécessairement la question de savoir si les navires battant pavillon britannique conservent un droit de cabotage au sein de l'UE et inversement **(1)**.

Ensuite, cette sortie de l'Union Européenne permet au Royaume-Uni de se soustraire au régime du marquage CE. Néanmoins, quelles certifications permettent d'assurer la conformité des navires britanniques mis sur le marché ? **(2)**

⁹⁰ www.mer.gouv.fr

1/ LE DROIT DE CABOTAGE POUR LES NAVIRES BATTANT PAVILLON BRITANNIQUE EN EAUX EUROPEENNES

Le droit de cabotage est « *la possibilité pour un armateur exploitant des navires battant pavillon d'un État de fournir des services de transport maritime à l'intérieur d'un autre État* »⁹¹.

Il est évident que le BREXIT soulève la question suivante : les navires battant pavillon britannique disposent-ils encore d'un droit de cabotage entre les ports d'un État membre de l'Union Européenne et notamment entre deux ports français ?

A/ L'ABSENCE DE LIBERTÉ DE CABOTAGE EN EAUX FRANCAISES

64- Droit Européen – Au sein de l'Union Européenne ce droit de cabotage est régi par le règlement n°3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres.

Ce règlement prévoit dans son article premier que : « *la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) s'applique **aux armateurs communautaires** exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre, y compris les navires immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé par le Conseil.* ».

Étant précisé que sont considérés comme des armateurs communautaires :

« *a) les ressortissants d'un État membre établis dans un État membre conformément à la législation de celui-ci et exerçant des activités de transport maritime;*

b) les compagnies de navigation établies conformément à la législation d'un État membre, dont le principal établissement est situé dans un État membre et dont le contrôle effectif est exercé dans cet État membre

ou

⁹¹ P.CHAUMETTE, *L'impact maritime du BREXIT*, Neptunus, vol. 26, 2020/ 2

c) les ressortissants d'un État membre établis en dehors de la Communauté ou les compagnies de navigation établies en dehors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un État membre, si leurs navires sont immatriculés dans un État membre et battent pavillon de cet État membre conformément à sa législation ; ».

65- Droit français – En France, cette liberté est réglementée par l'article 257 du Code des Douanes. Cet article dispose :

« Les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen et immatriculés dans un État membre de la Communauté européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même État.

Toutefois, l'autorité administrative peut, dans des conditions fixées par décret, autoriser un navire ne satisfaisant pas à ces conditions à assurer un transport déterminé. »

66- BREXIT – Le Royaume-Unis n'étant plus un État membre de l'Union Européenne, il est évident que les navires battant pavillon du Royaume-Uni ne disposent plus d'un droit de cabotage en France⁹², sauf à ce qu'un accord bilatéral entre la France et le Royaume-Uni soit adopté sur cette question.

En l'absence d'accord, les navires battant pavillon britannique doivent nécessairement obtenir l'autorisation exceptionnelle délivrée par une autorité administrative pour leur activité de cabotage en eaux françaises.

B/ UN DROIT DE CABOTAGE SOUMIS À AUTORISATION EN EAUX FRANÇAISES

67- Une autorisation nécessaire – Depuis le BREXIT, les navires battant pavillon du Royaume-Uni qui souhaitent faire du cabotage en eaux françaises doivent

⁹² P.CHAUMETTE, *L'impact maritime du BREXIT*, Neptunus, vol. 26, 2020/ 2

obtenir une autorisation préalable⁹³. Cette demande d'autorisation doit être adressée au Ministère de la Marine ou à la direction des Affaires maritimes⁹⁴.

En effet, ces navires battant pavillon d'un État tiers à l'Union Européenne relèvent à présent du régime prévu à l'alinéa 2 de l'article 257 du Code des Douanes :

« (...) Toutefois, l'autorité administrative peut, dans des conditions fixées par décret, autoriser un navire ne satisfaisant pas à ces conditions à assurer un transport déterminé. »

L'article 1 du décret n° 2009-702 du 16 juin 2009 pris pour l'application de l'article 257 du code des douanes dispose :

« L'autorisation de transport déterminé prévue au second alinéa de l'article 257 du code des douanes peut être délivrée pour une opération ponctuelle de transport maritime de marchandises ou de passagers entre les ports de la France métropolitaine. »

L'article 2 dispose :

« Le demandeur d'une autorisation de transport déterminé doit attester qu'à la date de la demande aucun navire satisfaisant aux prescriptions de l'article 257 du code des douanes n'est disponible pour effectuer le transport maritime souhaité entre les ports de la France métropolitaine. »

Les navires battant pavillon du Royaume-Uni ne peuvent plus effectuer de manière régulière un transport de marchandises ou de personnes entre deux ports français. En effet, l'ensemble de cette procédure n'est prévue que pour des transports exceptionnels.

68- Perte d'attractivité ? – Pour un armateur souhaitant réaliser du cabotage entre ports français, le pavillon britannique perdra en attractivité, puisqu'il est soumis à une demande obligatoire d'autorisation. Il relève ainsi d'un régime exceptionnel et limité dans le temps.

⁹³ Cette demande est obtenue en complétant le CERFA n°13759*02

⁹⁴ L'article 1 de l'arrêté du 30 octobre 2009 portant application du décret n° 2009-702 du 16 juin 2009 pris pour l'application de l'article 257 du code des douanes dispose :

« Le service instructeur chargé de la délivrance des autorisations de transport déterminé est la mission de la flotte de commerce du ministère chargé de la marine marchande. »

A la fin du CERFA n°13759*02 il est indiqué que cette demande doit être adressée au ministère de la marine marchande, direction des Affaires Maritimes.

A contrario, les navires battant pavillon français conservent, du moins pour l'instant, un droit de cabotage libre en eaux britanniques. La situation est toujours amenée à évoluer, l'ensemble des aspects de la législation britannique n'ayant pas encore été mis à jour.

2/ CONFORMITÉ DES NAVIRES NEUFS ET D'OCCASIONS

La sortie de l'Union-Européenne par le Royaume-Uni pose la question de l'avenir du marquage CE sur le marché britannique. Mais également, de la certification mise en place par le Royaume-Uni, lui permettant d'assurer la conformité des navires. En l'absence de marquage CE ces navires peuvent-ils intégrer le marché européen ? (A).

Il est nécessaire de constater que le Royaume-Uni a développé des certifications techniques, spécifiques permettant de s'assurer de la conformité des navires intégrant son pavillon (B).

A/ LA FIN DE L'ADMISSION DU MARQUAGE CE AU ROYAUME-UNI ?

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les chantiers navals britanniques souhaitant vendre leur navire au sein de l'Union Européenne, sont considérés comme des exportateurs. Ils ne peuvent ainsi plus se prévaloir de la certification européenne et ce faisant, ils n'ont plus l'obligation de se conformer à la directive européenne sur les bateaux de plaisance intitulée *RCD (Recreational Craft Directive)*.

69- La nouvelle législation du Royaume-Uni – Le Royaume Uni a ainsi adoptée sa propre législation pour les navires de plaisance, intitulée *RCR (Recreational Craft Regulation)*, qui est la simple reprise de la législation européenne. Finalement, la seule différence entre un navire vendu par un chantier naval britannique au Royaume-Uni ou en Europe est la marque apposée sur celui-ci. Le premier doit nécessairement comporter la marque UKCA et le second la marque CE. Le navire doit être certifié en fonction de son lieu de vente, ce qui ajoute au constructeur un coût financier et une procédure administrative à respecter⁹⁵.

⁹⁵ K. STICKLAND, *Second hand boats: CE mark headache for sailors?*, 29 avril 2022, Yachting monthly

70- La certification pour le marché européen – L'entreprise britannique de certification, qui était reconnue par l'UE, HPI-CEproof, a été reconnue comme le seul organisme agréé du Royaume-Uni pour délivrer la certification britannique. Cette entreprise a également développé une succursale en Irlande du Sud et est désormais un organisme notifié de l'UE officiellement accrédité⁹⁶.

71- L'absence d'anticipation par les organismes européens – En revanche, l'Europe n'a pas prévu d'organisme permettant de certifier des navires de plaisance pour le marché britannique. Certains secteurs ne disposent toujours pas d'organismes d'accréditation natifs du Royaume-Uni pour délivrer les certificats requis par la nouvelle réglementation britannique post-Brexit. C'est pour cette raison que le gouvernement britannique a prolongé jusqu'à la fin de l'année 2022 la période pendant laquelle le marquage CE sera accepté comme alternative au marquage UKCA. Il sera ainsi toujours possible de vendre un navire de plaisance, neuf ou d'occasion, au Royaume Uni avec un marquage CE jusqu'à la fin de l'année 2022⁹⁷.

Cependant, pour immatriculer un navire de moins de 24 mètres au pavillon britannique, et ceci même avant le BREXIT, le seul document reconnu par le registre était le *Builder Certificate*. La DEC Européenne n'était pas suffisante pour obtenir l'immatriculation. Le BREXIT n'a eu aucun impact sur ce point, seule la présentation du *Builder Certificate* permet l'immatriculation.

B/ LES CERTIFICATIONS BRITANNIQUES SPÉCIFIQUES

Pour assurer la sécurité de la flotte immatriculée auprès de son pavillon, le Red Ensign s'est doté de plusieurs référentiels techniques. Ces référentiels permettent de maintenir la réputation du pavillon britannique en termes de sécurité.

72- Pour les *small commercial vessels* – Tout propriétaire souhaitant enregistrer son navire auprès du registre britannique en tant que *small commercial vessel* doit se conformer au référentiel technique, établi par la MCA, la *Marine Guidance Note* (MGN) 280. Etant précisé que ce référentiel est un code de pratique pour la construction, les machines, la stabilité, l'exploitation, l'équipage et l'examen des petits navires commerciaux de moins de 24 m de longueur de ligne de charge qui

⁹⁶ K. STICKLAND, *Second hand boats: CE mark headache for sailors?*, 29 avril 2022, Yachting monthly

⁹⁷ *Ibid*

transportent 12 passagers ou moins⁹⁸. Ce Code a été adopté comme alternative à la *load line certification*, une telle certification n'étant pas adaptée aux navires de moins de 24 mètres⁹⁹. Ces navires doivent être expertisés par un organisme agréé par la MCA afin d'obtenir cette certification. Tous les cinq ans une inspection en mer complète doit être réeffectuée par un expert agréé¹⁰⁰.

73- Pour les Large Yachts – Le Red Ensign Group a également mis à jour son cadre réglementaire en élaborant le « Red Ensign Group Yacht Code ». Ce Code regroupe les versions actualisées de deux précédents référentiels : le Large Yacht Code (LY3) et le Passenger Yacht Code (PYC). Ce Code est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019 et s'applique aux nouvelles constructions de Yacht mais certaines dispositions sont également applicables pour les revalidation de certifications.

Ce Code nouvellement élaboré s'inspire davantage des pratiques du secteur ayant fait leurs preuves, des normes internationales telles que les normes ISO. Mais il ne s'éloigne pas des recommandations internationales de l'OMI en matière de conception et de construction des navires¹⁰¹.

Ces certifications étaient établies en parallèle de la certification européenne. Elles sont forcément gage de sécurité et de sûreté, mais également de compliance avec les certifications internationales. Le pavillon britannique, malgré sa sortie de l'Union Européenne, ne perd pas en gage de qualité, puisque cette dernière est assurée par ailleurs par des législations nationales techniques impliquant nécessairement des certifications par des Experts maritimes.

⁹⁸ www.iims.org.uk

⁹⁹ Oceanskies, Rules for the Charter of Yachts Under 24 Metres under the British Flag www.oceanskies.com

¹⁰⁰ Berthon Boat Company, MCA Coding : www.berthon.co.uk

¹⁰¹ Reg Yacht Codes : www.dohle-yachts.com et www.ukshipregister.co.uk

CHAPITRE 2 : LE REGIME APPLICABLE AUX EQUIPAGES SOUS PAVILLON BRITANNIQUE

74- Le contrat de travail international – Les armateurs peuvent librement choisir le pavillon de leur navire. Il est courant que les équipages ne possèdent pas la nationalité du pavillon des navires à bord desquels ils sont embarqués. Le contrat de travail est alors qualifié d'international. Ces contrats de travail internationaux sont guidés par la liberté contractuelle et l'absence de convention collectives internationales. Ils sont simplement soumis aux exigences de la convention internationale de l'OIT, la Maritime Labour Convention (MLC) de 2006. Il est nécessaire de constater que cette convention a permis de poser des standards minimums devant nécessairement être respectés en matière de droit social et de vie à bord des navires. Elle a été ratifiée par le Royaume Uni le 7 août 2013. Les contrats de travail britanniques doivent depuis se conformer à ces minimums.

L'internationalisation de la relation de travail pose ainsi des questions en matière de droit social international et de droit international privé (**section 1**).

75- L'affiliation des marins à un régime de sécurité sociale – A l'issue de la période transitoire, le Royaume-Uni n'étant plus un État membre de l'Union Européenne, il n'est plus dans l'obligation de se conformer au Règlement CE 883/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale et son règlement d'application CE 987/2009 pour les relations entre les ressortissants britanniques et ceux de l'Union Européenne.

Les marins salariés ou indépendants, ne bénéficiant plus des règles de réciprocité posées par l'Europe, garantissant un niveau de protection social élevé doivent remplir les conditions de régularité de séjour dans le cadre d'une activité professionnelle entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni¹⁰². Un protocole d'accord a ainsi été conclu entre l'Union Européenne et le Royaume Uni, pour éviter de soumettre les marins aux règles de mobilité avec un État tiers.

Ce protocole d'accord a été publié au Journal Officiel de l'Union Européenne le 31 décembre 2020 et permet d'identifier le régime de sécurité sociale applicable aux marins (**section 2**).

¹⁰² Association Légisplaisance, BREXIT et règles de protection sociale des marins entre la France et le Royaume-Uni, Légisplaisance, 22 juin 2022.

SECTION 1 : LE REGIME PROCEDURAL

A l'origine, les litiges en matière de droit social des marins ont été traités par les juridictions nationales et le droit social national leur a été appliqué. Des jurisprudences nationales se sont ainsi développées. Selon P. CHAUMETTE, en France le premier arrêt a été rendu par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence le 23 mars 1992¹⁰³. Dans le cadre d'un contrat international, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence retient la compétence du Conseil des Prud'hommes du port dans lequel est ancré le navire battant pavillon étranger et sur lequel servait le marin. Il précise que ce faisant « *les juges nationaux s'efforcent d'ouvrir à un accès au droit, au juge aux membres d'équipages, de rechercher le lien substantiel qui rattache l'exploitation du navire et le travail du marin aux États dont les législations sociales impératives ne sauraient être contournées par des rattachements trop artificiels* »¹⁰⁴.

Nécessairement ces relations de travail international vont, en cas de conflit, entraîner des situations de conflit de juridiction (1) mais également de conflit de lois (2).

1/CONFLIT DE JURIDICTION

Le Royaume-Uni ne faisant plus partie de l'UE, les contrats de travail conclus avec des employeurs pour l'engagement de marins sur des navires battant pavillon britannique doivent être envisagés comme des contrats de travail conclus avec un État tiers à l'Union Européenne.

76- Les clauses attributives de juridiction – Les contrats de travail internationaux contiennent généralement une clause attributive de juridiction, donnant compétence aux juridictions du pays de l'employeur, ce qui peut être défavorable au marin.

L'article 23 du règlement européen 1215/2012 du Parlement Européen et du Conseil du 12 décembre 2012 dispose :

« *Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente section que par des conventions :*

1) *postérieures à la naissance du différend ; ou*

¹⁰³ Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 9^e Ch., 23 mars 1992, Birkenfeld c/ Chiaro, Gaz. Pal. 23-25 novembre 1997, no sp. Le droit de la plaisance, 3^e partie pp. 16-20 ;

¹⁰⁴ P. CHAUMETTE, *Le Contentieux du Yachting, Neptunus, CDMO, volume 19, 2013/3.*

- 2) *qui permettent au travailleur de saisir d'autres juridictions que celles indiquées à la présente section* ».

Ces dispositions ne devraient plus être applicables au Royaume-Uni depuis sa sortie de l'UE. Cependant cette section envisage le cas d'un employeur non-domicilié sur le territoire d'un État membre. Le Royaume Uni continue à être soumis à ces dispositions.

A/LES JURIDICTIONS COMPETENTES POUR UNE SAISIE CONSERVATOIRE POUR CREANCE SALARIALE ET POUR STATUER AU FOND

Il existait le principe de *Common Law*, le *forum arresti* qui donnait accès à tout créancier à une juridiction de proximité vis-à-vis du navire qui constitue sa principale garantie.

77- Un principe prévu par le Droit International – Cependant la convention du 10 mai 1952 pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer prévoit cette situation. Le Royaume-Uni a ratifié cette convention en 1959. Son article 7 paragraphe 1 précise que sont compétentes pour statuer au fond, les juridictions ayant autorisées la saisie conservatoire. Il dispose :

« Les Tribunaux de l'État dans lequel la saisie a été opérée seront compétents pour statuer sur le fond du procès :

- *soit si ces Tribunaux sont compétents en vertu de la loi interne de l'État dans lequel la saisie est pratiquée;*
- *soit dans les cas suivants, nommément définis:*
 - a. Si le Demandeur a sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'État où la saisie a été pratiquée ;*
 - b. Si la créance maritime est elle-même née dans l'État Contractant dont dépend le lieu de la saisie ;*
 - c. Si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite ;*
 - d. Si la créance provient d'un abordage ou de circonstances visées par l'art. 13 de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910 ;*
 - e. Si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage ;*
 - f. Si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi (...) »*

78- Application – Ainsi, les juridictions du Port d’escale ayant permis une saisie conservatoire peuvent également statuer sur le fond à condition soit d’être compétentes au sens du droit interne soit si l’une des conditions limitativement énumérées est remplie¹⁰⁵.

En France, le Code des transports donne compétence, en matière de saisie conservatoire pour créance salariale, au Juge de l’Exécution (JEX)¹⁰⁶.

B/ EN L’ABSENCE DE SAISIE PREALABLE : LA DETERMINATION DE LA JURIDICITON COMPETENTE

79- L’application du règlement 1215/2012 – Malgré la sortie de l’UE par le Royaume-Uni, les employeurs britanniques peuvent toujours être attirés devant une juridiction européenne au sens de l’article 21 du règlement 1215/2012. En effet, cet article dispose :

« 2. Un employeur qui n’est pas domicilié sur le territoire d’un État membre peut être attiré devant les juridictions d’un État membre conformément au paragraphe 1, point b). »

Ainsi, l’employeur britannique peut être attiré :

- Soit devant la juridiction du lieu à partir duquel le travailleur accomplit habituellement son travail ou devant la juridiction du dernier lieu où il a accompli habituellement son travail
- Soit, lorsque le travailleur n’accomplit pas ou n’a pas accompli habituellement son travail dans un même pays, devant la juridiction du lieu où se trouve l’établissement qui a embauché le travailleur¹⁰⁷.

80- Un faisceau d’indices permettant de déterminer la compétence de la juridiction – Récemment, la Cour d’Appel d’Aix en Provence a confirmé la compétence du Conseil de prud’hommes de Grasse. Les juges du fond ont établi que le contrat de travail avait été signé par un employeur domicilié à l’Ile de Man et un Capitaine salarié de nationalité française et résidant en France. Le contrat de travail donnait

¹⁰⁵ P. CHAUMETTE, *Le Contentieux du Yachting, Neptunus, CDMO, volume 19, 2013/3*.

¹⁰⁶ Article L5114-20 à L5114-29 du Code des transports.

¹⁰⁷ Article 21, 1, b) du règlement 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012.

compétence aux juridictions du Royaume Uni. Pour écarter cette compétence, les juges ont relevé que le salarié accomplissait l'essentiel de ses obligations en France, que le port d'attache du navire était situé sur la côte Méditerranéenne et qu'il croisait essentiellement en eaux méditerranéennes françaises.

L'ensemble de ces éléments ont permis de constater que le travailleur accomplissait habituellement son travail en France et qu'au sens de l'article 21 du règlement 1215/2012, les juridictions françaises étaient compétentes¹⁰⁸.

La juridiction ainsi désignée doit nécessairement identifier la loi applicable à la relation de travail.

2/ CONFLIT DE LOIS

81- La loi du pavillon – Traditionnellement, les contrats d'engagement maritime étaient soumis à la loi du pavillon. L'ensemble de l'équipage était ainsi soumis à la même loi et devait se conformer au même régime ce qui permettait de rattacher l'ensemble de l'équipage à un même ordre juridique. Comme le relève P. CHAUMETTE « *le pavillon est trop souvent devenu un instrument de gestion librement choisi : il ne constitue ni une loi commune, ni même une identité* »¹⁰⁹.

Pour éviter les situations dans lesquelles, la partie forte, c'est-à-dire l'employeur impose à son salarié la loi d'autonomie du contrat, les juridictions nationales ont tenté de soumettre ces contrats de travail internationaux aux législations nationales.

82- La réglementation européenne – L'Europe s'est emparée de cette question. Aujourd'hui, elle est régie au niveau européen par le règlement n° 593/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit règlement « Rome I ». L'article 8 prévoit dans son premier paragraphe que les parties choisissent librement la loi qui régit le contrat de travail. Et dans son second paragraphe, il dispose :

¹⁰⁸ P. CHAUMETTE, *Yachting méditerranéen : un cas d'école ?*, DMF n°845 du 1^{er} avril 2022, Commentaire de l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix en Provence du 10 décembre 2021 n°20/11511.

¹⁰⁹ P. CHAUMETTE, *Le Contentieux du Yachting, Neptunus, CDMO, volume 19, 2013/3*.

« À défaut de choix exercé par les parties, le contrat individuel de travail est régi par la loi du pays dans lequel ou, à défaut, à partir duquel le travailleur, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail »¹¹⁰

Si ce lieu ne peut être établi alors la loi applicable sera celle du lieu d'embauche du salarié.

Ce règlement n'est applicable qu'entre États membres de l'union Européenne.

En présence d'un contrat conclu avec un employeur britannique, comment déterminer la loi applicable ?

83- L'impact du BREXIT – Dans l'arrêt rendu par la Cour d'appel d'Aix-en-Provence le 21 décembre 2021¹¹¹, l'employeur était domicilié dans un État tiers à l'Union Européenne et pour autant les juges du fond ont indiqué :

« A défaut de choix par les parties de la loi applicable, le contrat de travail est régi, sauf s'il présente des liens plus étroits avec un autre pays, par la loi du pays où le salarié, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail.

Le lieu de travail habituel est l'endroit où le travailleur accomplit la majeure partie de son temps de travail pour le compte de son employeur en tenant compte de l'intégralité de la période d'activité du travailleur. »

Par conséquent, ils ont cherché à établir le pays avec lequel le contrat de travail présentait les liens les plus étroits. Ils ont relevé que le travail était habituellement accompli en France, que le port d'attache du navire était à Juan-les-Pins, qu'il croisait en eaux françaises, que le solde de tout compte du Capitaine lui avait été remis à Marseille. Il était ainsi évident d'appliquer la loi française à la relation de travail¹¹².

¹¹⁰ Règlement n° 593/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit règlement « Rome I », Article 8, §2

¹¹¹ N°20/11511

¹¹² P. CHAUMETTE, *Yachting méditerranéen : un cas d'école ?*, DMF n°845 du 1^{er} avril 2022, Commentaire de l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix en Provence du 10 décembre 2021 n°20/11511.

Si un tel raisonnement a été adopté avec un employeur situé à l'Île de Man, qui n'est pas un État membre de l'Union Européenne, il semble que la même solution pourrait être adoptée concernant un employeur britannique.

Finalement le régime de droit social applicable n'est pas forcément celui de l'État du pavillon. Les marins engagés sur un navire battant pavillon britannique ne sont pas automatiquement soumis au droit social britannique, mais plutôt à la loi du pays où la mission est réellement exercée.

SECTION 2 : L’AFFILIATION DU MARIN A UN REGIME DE SECURITE SOCIALE

Le propriétaire d'un navire est libre de choisir le pays d'immatriculation de son navire. Il est ainsi possible pour les employeurs de mettre en concurrence les législations sociales et ce parfois au détriment des marins.

L'Union-Européenne assure entre ses États membres une coordination sociale. Les marins embarqués sur des navires battant pavillon d'État tiers sont assujettis par principe au droit social de cet État (1) et bénéficient généralement de règles beaucoup moins protectrices. Pour éviter ces situations de manque de coordination, les États peuvent décider de conclure des conventions bilatérales de protection sociale ayant pour objectif de coordonner les législations et de garantir un maximum de droits et de protection aux marins en situation de mobilité. À la suite du BREXIT, l'Union-Européenne a conclu un accord bilatéral avec le Royaume-Uni envisageant notamment les questions sociales¹¹³.

Cet accord prévoit également des situations dérogatoires au principe général de l'assujettissement du marin au droit social de l'État du pavillon (2).

Cependant, la jurisprudence française sanctionne sévèrement les employeurs n'offrant aucune protection sociale à leur équipage. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence retient régulièrement le travail dissimulé, dans le cas de marins embarqués sur des navires battant pavillon d'un État tiers à l'UE et ne possédant aucune protection sociale. L'employeur étranger étant alors contraint de régulariser sa situation auprès des organismes sociaux¹¹⁴. Les juges du fond ne peuvent imposer

¹¹³ Association Légisplaisance, Protection sociale des marins professionnels en mobilité sur des pavillon internationaux, Légisplaisance, 31 mars 2020.

¹¹⁴ CA Aix-en-Provence (ch. 4-4), 21 janv. 2021, n° 18/02781, navire Oversight II, DMF 2021, n° 834, pp. 343-355, « Rattachements de contrats de travail international au travail habituel en France »

cette régularisation que s'ils la justifient explicitement. En effet, cette obligation de déclaration ne découle pas automatiquement de la soumission du contrat de travail au droit français ¹¹⁵, comme nous le verrons dans cette section.

1/ L’AFFILIATION DU MARIN AU REGIME SOCIAL DE L’ETAT DU PAVILLON

Nous verrons que ce principe a été posé par la convention internationale de Montego Bay dans un premier temps, puis repris par la législation européenne (A). Puis nous nous intéresserons au droit social applicable sur les navires britannique (B).

A/ PRINCIPE

84- Un principe international – L’article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer signée à Montego Bay dispose dans son premier paragraphe :

*« Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et **social** sur les navires battant son pavillon. (...) »*

Le droit international a ainsi prévu que tout marin embarqué bénéficie de la seule protection sociale prévue par l’État du pavillon¹¹⁶.

85- La reprise du principe international – Le Protocole d’accord signé entre l’Union Européenne et le Royaume Uni à l’issue de la période transitoire prévoit un protocole en matière de coordination de la sécurité sociale. L’article SSC.10 « règles générales » du Titre II « Détermination de la législation applicable » dispose :

« (...) 4. Aux fins du présent titre, l’activité salariée ou non salariée exercée normalement à bord d’un navire en mer battant pavillon d’un État est considérée comme une activité exercée dans cet État. (...) ».

Ce texte est simplement la reprise du principe posé par la convention de Montego Bay en 1982 et qui avait également été repris à l’article 11§4m du Règlement Européen n° 883/2004.

¹¹⁵ P. CHAUMETTE, *Yachting méditerranéen : un cas d’école ?*, DMF n°845 du 1^{er} avril 2022, Commentaire de l’arrêt de la Cour d’Appel d’Aix en Provence du 10 décembre 2021 n°20/11511.

¹¹⁶ Association Légisplaisance, *Protection sociale des marins professionnels en mobilité sur des pavillon internationaux*, Légisplaisance, 31 mars 2020.

Les marins européens embarqués sur un navire battant pavillon britannique ne sont pas soumis aux règles inhérentes aux mobilités entre États tiers. Par conséquent, leur situation n'est pas impactée par la sortie du Royaume Uni de l'Union Européenne.

B/ LE REGIME SOCIAL BRITANNIQUE

86- L'absence de régime social spécifique aux marins – Le *Merchant Shipping Act* de 1995 ne prévoit aucune disposition sur le régime social applicable aux marins embarqués sous pavillon britannique. Ce texte prévoit principalement les conditions d'engagement des marins et les conditions de vie à bord des navires mais aucune mention n'est faite à propos de leur vie à terre.

En effet, le gouvernement britannique ne reconnaît nullement aux marins un statut de salarié spécifique. Cela peut sembler étrange en raison de la particularité et de la dangerosité de leur emploi. Ainsi les marins embarqués sous pavillon britannique relèvent du même régime social que tous les autres salariés britanniques : la « *National Insurance* ». Ce régime est prévu par le *Social Security and Benefits Act de 1992*¹¹⁷.

87- Un régime inadapté à la réalité de l'emploi des marins – Ce régime est fondé sur les cotisations salariales et patronales. Le problème est que les marins britanniques sont rarement employés par l'armateur du navire. Ces armateurs ont le plus souvent recours à des *crewing agency*. Elles emploient le marin avant de le mettre à disposition des armateurs. L'armateur n'est ainsi pas l'employeur du marin et est déchargé de toutes obligations sociales c'est -à-dire qu'il n'a aucune obligation de cotiser comme les autres employeurs à la *National Insurance*. Le marin est ainsi dépourvu de couverture sociale.

Les marins peuvent alors avoir recours à l'assurance privée. Dans de rares cas, les armateurs prennent ce service à leur charge.

Cette situation peut facilement entraîner des inégalités flagrantes entre les marins. Chaque assurance privée peut offrir aux marins des garanties différentes contrairement à un service étatique qui offrirait à chacun d'entre eux la même couverture sociale.

¹¹⁷ A. LEFRANCOIS, *Le registre bis « Ile de Man » du Royaume-Uni un compromis entre souplesse et qualité*, Neptunus, CDMO, 2005/1

Des syndicats de marins et des *charities* ont tenté de créer des systèmes parallèles d'assurance et des fonds de pension pour tenter de remédier à ces inégalités. Il existe notamment l'organisation de bienfaisance « *Merchant Navy Welfare Board* » ou le syndicat de marins « *NUMAST* ». Il est évident que même si ces organismes tentent de diminuer les inégalités, ils ne peuvent pas remédier totalement à leur existence¹¹⁸.

2/ LES SITUATIONS DEROGATOIRES

Même si par principe le marin est affilié au régime de sécurité sociale de l'État du pavillon, dans le cas où il a sa résidence habituelle dans un État différent de celui de l'État du pavillon alors, il sera soumis au droit social de l'État de résidence (A).

Il est toujours possible pour un employeur d'opter pour le détachement de ses marins (B).

A/ L’AFFILIATION DE PLEIN DROIT A L’ETAT DE RESIDENCE HABITUELLE DU MARIN

88- Un principe repris par le Protocole d'accord conclu à l'issue de la période transitoire – L'article SSC.10 « règles générales » du Titre II « Détermination de la législation applicable » du protocole en matière de coordination de la sécurité sociale dispose :

*« 4.(...) Toutefois, la personne qui exerce une activité salariée à bord d'un navire battant pavillon d'un État et qui est rémunérée pour cette activité par une entreprise ou une personne ayant son siège ou son domicile dans un autre État est **soumise à la législation de ce dernier si elle réside dans cet État**. L'entreprise ou la personne qui verse la rémunération est considérée comme l'employeur aux fins de ladite législation »¹¹⁹.*

Deux conditions cumulatives sont nécessaires pour l'application de ce régime. En effet, le marin doit servir sur un navire battant pavillon étranger et être rémunéré pour cette activité par une personne morale établie dans un État différent de celui du pavillon. Étant précisé que le marin doit avoir sa résidence dans ce même État.

¹¹⁸ A. LEFRANCOIS, *Le registre bis « Ile de Man » du Royaume-Uni un compromis entre souplesse et qualité*, Neptunus, CDMO, 2005/1

¹¹⁹ Accord entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni publié au Journal Officiel de l'Union Européenne le 31 décembre 2020, eur-lex.europa.eu

A titre d'exemple, un marin français servant sur un navire battant pavillon britannique sera affilié à l'ENIM s'il est résident français et s'il est rémunéré par une personne morale établi sur le sol français¹²⁰.

Cette disposition permet de tempérer le principe d'affiliation automatique au régime de sécurité sociale de l'État du pavillon.

89- Un régime largement comparable aux dispositions françaises – Par la loi du 30 décembre 2017 de finance de la sécurité sociale pour 2018, l'État français avait impulsé une législation visant à assurer une protection sociale pour les marins professionnels embarqués sur des navires dont l'État du pavillon n'a conclu avec la France aucune convention et qui résident habituellement en France. Cette loi a pour but d'assurer un niveau de protection sociale suffisant pour les marins résidant habituellement en France ainsi que pour leur famille. Cela permet à l'État français de garantir à ses résidents une affiliation à l'ENIM et leur permet ainsi d'accéder un niveau de protection sociale élevé. Par conséquent, l'employeur ne peut s'affranchir de ses obligations sociales en se retranchant derrière les dispositions parfois inexistantes en matière sociale des pavillons dits de libre immatriculation¹²¹.

B/ LE PRINCIPE DU DETACHEMENT DES MARINS

90- La possibilité de détachement des marins entre la France et le Royaume-Uni – L'article SSC.11 « travailleurs détachés » du Titre II « Détermination de la législation applicable » du protocole en matière de coordination de la sécurité sociale dispose :

« Par dérogation à l'article SSC.10, paragraphe 3, [dispositions générales] et à titre de mesure transitoire par rapport à la situation qui existait avant l'entrée en vigueur du présent accord, les règles suivantes concernant la législation applicable s'appliquent entre les États membres énumérés dans la catégorie A de l'annexe SSC-8 [dispositions transitoires concernant l'application de l'article SSC.11] et le Royaume-Uni:

(a) la personne qui exerce une activité salariée dans un État pour un employeur y exerçant normalement ses activités, et que cet employeur détache pour effectuer un

¹²⁰ Association Légisplaisance, BREXIT et règles de protection sociale des marins entre la France et le Royaume-Uni, Légisplaisance, 22 juin 2022

¹²¹ Association Légisplaisance, Protection sociale des marins professionnels en mobilité sur des pavillon internationaux, Légisplaisance, 31 mars 2020

travail pour son compte dans un autre État, demeure soumise à la législation du premier État, à condition que:

- (i) la durée de ce travail n'excède pas vingt-quatre mois; et que
- (ii) cette personne ne soit pas envoyée en remplacement d'une autre personne détachée;

(b) la personne qui exerce normalement une activité non salariée dans un État et qui part effectuer une activité semblable dans un autre État demeure soumise à la législation du premier État, à condition que la durée prévisible de cette activité n'excède pas vingt-quatre mois »¹²².

Les États membres de l'Union-Européenne peuvent refuser le maintien de cette possibilité dérogatoire de détachement de leurs travailleurs. La France et le Royaume-Uni ont officiellement décidé de maintenir cette situation dérogatoire de détachement.

En conséquence, un marin peut être détaché entre la France et le Royaume-Uni, à condition que sa situation respecte les conditions suivantes :

- « *L'employeur ou le marin non-salarié doit exercer des activités substantielles sur le territoire de l'État dans lequel il est établi ;*
- *Le marin salarié ne doit pas être détaché en remplacement d'une personne détachée ;*
- *L'affiliation du marin salarié au régime de sécurité sociale de l'État d'envoi avant son détachement ;*
- *Le maintien du lien organique entre l'entreprise d'envoi et le marin salarié détaché ;*
- *La limitation du détachement à une durée maximale de 24 mois sans possibilité de prolongation ou de prorogation ;*
- *La force probante du formulaire A1 ;*
- *Le caractère préalable, lorsque c'est possible, de la notification ;*
- *Enfin, la procédure de dialogue et de conciliation en cas de retrait de formulaire A1 »¹²³.*

¹²² Accord entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni publié au Journal Officiel de l'Union Européenne le 31 décembre 2020, eur-lex.europa.eu

¹²³ Association Légisplaisance, BREXIT et règles de protection sociale des marins entre la France et le Royaume-Uni, Légisplaisance, 22 juin 2022

Cette procédure permet au marin de rester affilié au même régime de sécurité sociale même s'il est détaché pendant 24 mois dans un État étranger.

91- Exonération d'impôts pour les salariés détachés à l'étranger – Sont exonérés d'impôt sur les revenus, les salariés résidant fiscalement en France détaché par un employeur établi en France, au sein de l'Union Européenne ou de l'EEE dans un État autre que la France ou le lieu d'établissement de leur employeur.

L'employeur devant dans tous les cas être établi dans un pays ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscale¹²⁴.

Depuis le BREXIT, le Royaume Uni n'est plus un État membre ni de l'Union Européenne ni de l'EEE. Ainsi, depuis la fin de la période transitoire, un marin résidant fiscalement en France, salarié d'une entreprise ayant son siège social au Royaume-Uni, envoyé en mission à l'étranger ne bénéficie plus de l'exonération d'impôts sur le revenu¹²⁵.

¹²⁴ Article 81 A du Code Général des Impôts : « *I. – Les personnes domiciliées en France au sens de l'article 4 B qui exercent une activité salariée et sont envoyées par un employeur dans un Etat autre que la France et que celui du lieu d'établissement de cet employeur peuvent bénéficier d'une exonération d'impôt sur le revenu à raison des salaires perçus en rémunération de l'activité exercée dans l'Etat où elles sont envoyées. L'employeur doit être établi en France ou dans un autre Etat membre de l'Union européenne, ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscales. (...)*»

¹²⁵ Association Légisplaisance, BREXIT et règles de protection sociale des marins entre la France et le Royaume-Uni, Légisplaisance, 22 juin 2022

CONCLUSION

Il est indéniable que le pavillon britannique est considéré comme un pavillon attractif. Force est de constater que le registre international français a pu s'en inspirer sur certains points afin de tenter de se doter d'une attractivité équivalente.

Cette attractivité découle d'abord de la rapidité de la procédure d'immatriculation. Il sera généralement indiqué aux propriétaires souhaitant obtenir un pavillon britannique, un délai de sept jours entre le dépôt de leur demande et l'obtention du pavillon (du moins provisoire).

Ensuite, il est évident que ce pavillon est avantageux tant par sa facilité d'accès que par la facilité de sa procédure. Il sera rappelé qu'il est largement ouvert à une diversité de navires ; tant par leur taille que par leur usage, mais également à diverses nationalités de propriétaires. En effet, les propriétaires nationaux d'États membres de l'EEE restent pour l'instant éligibles à ce pavillon.

Enfin ce pavillon est internationalement reconnu comme un pavillon sûr. Le Mémorandum d'Entente de Paris lui a accordé, pour l'année 2021, la 19^{ème} place, le classant ainsi parmi les pavillons de la liste blanche. Le registre britannique accorde une place importante au respect, par les navires, intégrant sa flotte des normes de sécurité et sûretés établies internationalement mais également nationalement. Chaque navire entrant en flotte britannique devra réaliser avec succès une expertise par un expert agréé par la MCA. Ainsi, les navires battant pavillons britanniques pourront facilement accéder aux ports du monde entier. Ils seront rarement soumis à de quelconques restrictions.

Ces trois points d'attractivité existaient avant même la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne et existent encore aujourd'hui.

Cependant, le BREXIT, a eu un impact à la fois positif et négatif sur l'attractivité du pavillon.

Les propriétaires européens souhaitant obtenir un pavillon hors Union Européenne, se tournent encore plus facilement vers le pavillon britannique, qui n'est plus soumis aux normes européennes mais reste géographiquement proche. Plus la législation britannique s'éloignera des normes européennes plus le pavillon britannique deviendra attractif auprès de ces propriétaires.

En revanche, les propriétaires européens souhaitant bénéficier des normes et de la protection européenne choisiront plutôt le pavillon polonais pour la facilité de sa procédure.

En pratique, le pavillon britannique est généralement conseillé à un propriétaire européen ne souhaitant pas exploiter le navire en eaux européennes. A la condition que ce propriétaire soit résident d'un pays tiers à l'Union Européenne et en conséquence, non assujetti à la TVA européenne. Deux solutions s'offriront alors au propriétaire du navire battant pavillon britannique : soit l'exporter en dehors des eaux de l'Union Européenne, soit réaliser une admission temporaire lui permettant de circuler librement en eaux européennes pendant une durée maximale de 18 mois (en plaisance).

Deux cas de figures se présentent concernant les navires achetés d'occasions par un propriétaire européen et déjà immatriculés au registre britannique. Les navires achetés hors taxes resteront sous pavillon britannique. Une demande de renouvellement de pavillon sera formulée. En revanche, les navires pour lesquels la TVA européenne a été acquittée, seront généralement réimmatriculés auprès d'un pavillon européen.

ANNEXES

MSF 4727 – Declaration of Eligibility Part I

MSF 4727 REV 0319



Maritime &
Coastguard
Agency

Declaration of Eligibility

(Merchant and Pleasure Vessels)

To register a vessel on Part I of the UK Register

Please read these notes and refer to them as necessary when completing this form.

- Part I of the register is for merchant and pleasure vessels.
- For part I registration, the property in a ship is divided into 64 shares.
- A share can be jointly owned by no more than 5 people.
- When completed you should send this form, together with the appropriate fee and supporting documents (if required) to:

Registry of Shipping and Seamen
Anchor Court
Keen Road
Cardiff
CF24 5JW

1: DETAILS OF THE VESSEL (to be completed in all cases)

This application is to register a:

Merchant Vessel Pleasure Vessel (please tick the appropriate box)

Name / Proposed Name of Vessel	
Official Number (if any)	
Length (metres)	

1

2A: APPLICATION NOTES**Notes – How to complete the application**

For vessels to be registered on Part 1, please list the qualified owners first and draw a line under them, before entering the unqualified owners. A vessel can be registered on Part 1 if the majority interest (i.e. 33 shares) is owned by persons qualified to be the owner/s of the vessel.

Notes on status

Qualified owners are:

- British citizens or non-United Kingdom nationals exercising their right of freedom of movement of workers or right of establishment under Article 48 or 52 of the EEC Treaty or Article 28 or 31 of the EEA Agreement;
- British Dependent Territories citizens;
- British Overseas citizens;
- Persons who under the British Nationality Order 1981 are British subjects;
- Persons who under the Hong Kong (British Nationality) Order 1986 are British Nationals (Overseas);
 - Commonwealth citizens;
 - citizens of a country listed in Schedule 6 to the Registration Regulations
 - non-United Kingdom nationals who are settled in the United Kingdom;
 - bodies corporate incorporated in a Commonwealth State;
 - bodies corporate incorporated in a country listed in Schedule 6 to the Registration Regulations;
- Bodies corporate incorporated in the United Kingdom or in an EEA State;
- Bodies corporate incorporated in an EEA State;
- Bodies corporate incorporated in any relevant British Possession and having their principal place of business in the UK or any such possession;
- European Economic Interest Groupings formed in pursuance in the UK.

Schedule 6 Countries

The countries listed in Schedule 6 to the Registration Regulations are Argentina, Aruba, Bahrain, Brazil, the Canary Islands, China, the Faroe Islands, Haiti, Israel, Japan, Liberia, Madeira, the Marshall Islands, Monaco, Panama, South Korea, Switzerland, Suriname, the United Arab Emirates, and the United States of America.

2

2B: LEGAL OWNERSHIP (the 64 shares are legally owned as follows)

All qualified owners should be listed first. Please number each owner consecutively.

Owner No. *	Title (not compulsory)	Full Name(s)/ Company name/ LLP Name	Address/ Registered office address	Companies incorporated in the UK and British Dependent Territories must enter their principal place of business, all other companies must enter their place of business in the UK.	Nationality/ Country of Incorporation	Status Letter (See notes Section 2A)	No. of shares held outright	No. of shares held jointly	With owner no.

* Please number each owner consecutively.

If further space is needed for details, please use further sheets.

3: REPRESENTATIVE PERSON / MANAGING OWNER

* If none of the owners making up the majority interest is resident in the UK, a representative person must be appointed. (A body corporate is treated as a resident if it has a place of business in the UK)	* A representative person is either an individual resident in the UK, or a body corporate incorporated in an EEA country which has a place of business in the UK.	* If more than 1 owner is resident in the UK one of them must be appointed as the managing owner. This must be one of the owners in the majority interest.
---	---	--

either: *I/we appoint the following to be the ship's Representative person:

Full Name / Company Name	
Address/ Place of Business in the UK	

N.B. If there is a change to the details in this section, the Registry must be informed within 7 days of the change occurring.

Or: *I/we appoint the following to be the vessel's managing owner:

Name in Full	
--------------	--

N.B. All correspondence will be sent to the owner/managing owner, unless alternative arrangements have been made, either on the application or by accompanying letter.

4: DECLARATION (must be signed by all those named in Section 2B)

N.B. For companies and European Economic Interest Groupings, an authorised officer of each of the companies or groupings must sign this form.

*I/we declare that:

- I/we understand that The Register is a Public Register from which any person can obtain a Transcript of the entries in the Register;
- the information given by me/us in this form is true to the best of my/our knowledge and belief;
- I am/we are the legal owner(s) of the shares as set out in section 2 of this form;
- the vessel is not fishing for profit;
- to the best of my/our knowledge and belief, a majority interest in the vessel is owned by persons qualified to be owners of British Vessels, and the vessel is otherwise entitled to be registered in Part 1;
- any Nationals or an EEA country other than the UK, who are represented in the majority interest are established (within the meaning of Article 48 or 52 of the EEC Treaty or Article 28 or 31 of the EEA Agreement) in the UK.
- I/we understand that it is an offence to knowingly make a false statement in order to obtain registration and hereby declare that, to the best of my knowledge, the details given in this application form are correct.

Owner Number	Signature	Date	Telephone Number (Mobile Preferred)	Email Address

5: PRIVACY NOTICE

Your Information

We collect personal information about you to carry out our official duty and to keep the UK ship register up to date and to make sure our services are planned to meet ship owner's needs.

For more information on how we use your information please see our privacy policy available on our website <https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency>

MSF 4740A REV 1118



Application to Register a UK Vessel

(Part 1 of the Register)

You must complete all sections of this form. All correspondence will be sent to the address in section 4, unless stated otherwise.

PLEASE READ THE FOLLOWING NOTES BEFORE COMPLETING THIS FORM.

- The Register is a Public Register from which any person can obtain a Transcript of the entries in the Register. **Warning:** the vessel is not registered until a Certificate of Registry has been issued.
- Please write using BLOCK CAPITALS and tick boxes where appropriate.
- Section 1 and 4 must be completed in all cases.
- Section 2 must be completed if the vessel has been registered before in any way or in any country.
- Section 3 must be completed if the vessel is a commercial vessel over 500gt.

1: DETAILS OF VESSEL

What type of vessel are you applying to register?

Merchant

Pleasure

Under 100GT

100 - 499GT

Over 500GT

Proposed Name of Vessel

(Several names should be entered in order of preference)

1	
2	
3	
4	

Port of Choice	
IMO/HIN (if known)	
Radio Call Signs (if known)	
MMSI Number (if known)	
Approximate Length (metres)	
Type of Vessel	
Year of Build	
Construction Material	
Name of Builder	
Address of Builder	
Country of Builder	

2: PREVIOUS REGISTRATION DETAILS

Name of Vessel (if different from section 1)	
Registration Number	
Port of Registration	
Registered Length	

Where was the vessel registered?

UK (please tick) <input type="checkbox"/>	Official Number	
EU or EEA Country (please tick) <input type="checkbox"/>	Country	
	EU Number (if applicable)	
Elsewhere (please tick) <input type="checkbox"/>	Country	

Has the vessel an outstanding registered mortgage? Yes No

3: COMPLETE FOR COMMERCIAL VESSELS OVER 500GT

Name of Classification Societies with which the vessel is classed.	
Name and address of companies international safety management	

4: DETAILS OF THE APPLICANT

Title (not compulsory)	
Full Name(s) / Company Name	
Address	
Postcode	
Telephone Number	
Email Address	

If you are the permanent agent for the owner please tick this box

Note: All correspondence will be sent to the owner/managing owner unless the owner requests the Registry to send it to a specified person.

* Please delete as necessary.

Applicant Signature	
Date	DD / MM / YYYY

I/we* being the owner(s) of the above vessel request that all correspondence including the Certificate of Registry be sent to:

Address	

My/our* registration agent/agent*

Signature of Owner(s)	
Date	DD / MM / YYYY

5: PRIVACY NOTICE

Your Information

We collect personal information about you to carry out our official duty and to keep the UK ship register up to date and to make sure our services are planned to meet vessel owner's needs.

For more information on how we use your information please see our privacy policy available on our website <https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency>

When completed, send this form together with:

- the correct fee, and;
- the Declaration of Eligibility
- In case of companies, a copy of any Certificate of Incorporation
- Builders Certificate and/or Bills of Sale
- Vessels to be registered on Part I will need a survey for tonnage and measurement.

to: **Registry of Shipping and Seamen**

Anchor Court, Keen Road
Cardiff
CF24 5JW
United Kingdom

Tel. No: 020 39 085203 (Commercial)
Tel. No: 020 39 085204 (Part 1 Pleasure)
Email: Commercial Comm.registry@mcga.gov.uk
Pleasure Part1.registry@mcga.gov.uk

BIBLIOGRAPHIE

I/ TRAITÉS ET MANUELS

- P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de Droit Maritime*, 3^{ème} édition, LGDJ ;
- R. COLES et A. SERDY, *Ship Registration : Law and Practice* ;

II/ LEGISLATION

A/ INTERNATIONALE

- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982 ;

B/ EUROPEENNE

- Directive communautaire 2008/106 du 19 novembre 2008 ;
- Règlement n° 593/2008 du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles dit règlement « Rome I » ;
- Règlement 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 ;
- Accord entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni publié au Journal Officiel de l'Union Européenne le 31 décembre 2020, eur-lex.europa.eu ;

C/ BRITANNIQUE

- *The Aliens Restriction (Amendment) Act*, 1919 ;
- *The Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations*, 1993 ;
- *The Merchant Shipping Act*, 1995 ;
- *The Merchant Shipping (Officer Nationality) Regulations*, 1995 ;
- *Finance Act* amendé en 2021 ;

D/ FRANCAISE

- Code des transports ;
- Code des douanes ;
- Code Général des Impôts ;
- Arrêté du 30 octobre 2009 portant application du décret n° 2009-702 du 16 juin 2009 pris pour l'application de l'article 257 du code des douanes ;
- Annexe - CF - Etats ou territoires ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscales qui permet l'accès aux renseignements bancaires (au 01/06/2021), www.bofip.impot.gouv.fr ;

III/ GUIDES

- UK SHIP REGISTER, *A Guide to registration*, Version 4, April 2019 ;

- Guide des procédures fiscales et douanières applicables au nautisme, Livre Blanc nautisme PACA, mai 2012, publié sur le site du RIF ;

IV/ ARTICLES

- C. de CET BERTIN, *Localisation des risques / État membre d'immatriculation pour la taxe sur les prime P&I : État du registre prouvant la propriété du navire ou État du pavillon?*, DMF n°839 du 1er octobre 2021 ;
- P. CHAUMETTE, *Le Contentieux du Yachting*, Neptunus, CDMO, volume 19, 2013/3 ;
- P. CHAUMETTE, *L'impact maritime du BREXIT*, Neptunus, vol. 26, 2020/ 2 ;
- P. CHAUMETTE, *La mise en œuvre maritime du BREXIT*, Neptunus, Vol. 27, 2021/4, CDMO ;
- R. COLES et A. SERDY, *Ship Registration and BREXIT*, Tulane Maritime Law Journal, volume 43, 2019, p639-640 ;
- I. HUGUES et T. RICE, *Ship Finance in United-Kingdom*, Lexology, www.lexology.com ;
- A. LEFRANCOIS, *Le registre bis « Ile de Man » du Royaume-Uni un compromis entre souplesse et qualité*, Neptunus, 2005 ;
- Association Legisplaisance, *Protection sociale des marins professionnels en mobilité sur des pavillon internationaux*, Legisplaisance, 31 mars 2020 ;
- Association Legisplaisance, *BREXIT – Conséquences pour le monde maritime*, 6 octobre 2021 ;
- Association Legisplaisance, *BREXIT et règles de protection sociale des marins entre la France et le Royaume-Uni*, Legisplaisance, 22 juin 2022
- C. MERCER, SIMMONS & SIMMONS, *Steps to enforcing a ship mortgage*, Heinonline ;
- D. MOMTAZ, *La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires*, Annuaire français de droit international, volume 32, 1986, p715-735 ;
- A. SINGH BRER, *Master Mariner, UK register permits "bareboat charter out" - too little, too late?*, Lloyd's Shipping & Trade Law, April 2019, www.shippingandtradelaw.com ;
- K. STICKLAND, *Cruising after BREXIT and sailing in Europe*, 1er août 2021, Yachting monthly ;
- K. STICKLAND, *Second hand boats: CE mark headache for sailors?*, 29 avril 2022, Yachting monthly
- K. STICKLAND, *Easing of restrictions for EU VAT paid yachts delayed*, 26 juillet 2022, Yachting Monthly.

V/ COMMENTAIRE DE JURISPRUDENCE

- Me B. COSTE, Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 2^{ème} chambre civile, **8 janvier 1998**, DMF n°586, 1^{er} octobre 1998 ;
- P. CHAUMETTE, CA Aix-en-Provence (ch. 4-4), **21 janv. 2021**, n° 18/02781, navire Oversight II, DMF 2021, n° 834, pp. 343-355, « Rattachements de contrats de travail international au travail habituel en France » ;
- P. CHAUMETTE, *Yachting méditerranéen : un cas d'école ?*, DMF n°845 du 1^{er} avril 2022, Commentaire de l'arrêt de la Cour d'Appel d'Aix en Provence **du 10 décembre 2021** n°20/11511 ;

VI/ TABLE DES JURISPRUDENCES

- Cour de Justice des Communautés Européennes, Arrêt *Factortame* du 25 juillet 1991, Affaire C-221/89 ;
- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 9^e Ch., 23 mars 1992, Birkenfeld c/ Chiaro, Gaz. Pal. 23-25 novembre 1997, no sp. Le droit de la plaisance, 3^e partie pp. 16-20 ;
- Cour d'Appel d'Aix-en-Provence, 2^{ème} chambre civile, 8 janvier 1998, Navire « *Heavenly Daze* », Sté B.N.P. FINANCE BV et sa succursale de Nice c./Sté PASCAL VOISIN ;
- Cour d'appel d'Aix-en-Provence, 1^{er} avril 2022, N°20/11511 ;

VII/ SITES INTERNET

- Site du *Red Ensign Group* : <https://www.gov.uk/government/groups/red-ensign-group>;
- Site du RIF : www.rif.mer.developpement-durable.gouv.fr ;
- Site officiel du registre britannique : www.ukshipregister.co.uk ;
- Site officiel du gouvernement britannique : www.gov.uk ;
- Tourmondeur : BREXIT & votre bateau, www.tourmondeur.com ;
- Site officiel du Ministère de la Mer : www.mer.gouv.fr ;
- International Institute of Marine Surveying: www.iims.org.uk ;
- Oceanskies, Rules for the Charter of Yachts Under 24 Metres under the British Flag: www.oceanskies.com ;
- Berthon Boat Company, MCA Coding : www.berthon.co.uk ;
- Dohle Yachts, Reg Yacht Codes : www.dohle-yachts.com ;

2/ L'IMMATRICULATION DES NAVIRES TOUJOURS POSSIBLE POUR LES PROPRIÉTAIRES EUROPÉENS.....	42
A/ LA DÉSIGNATION D'UNE REPRESENTATIVE PERSON	42
B/ LA CONSTITUTION D'UNE SOCIÉTÉ AU ROYAUME-UNI	42

PARTIE 2 : LES EFFETS DE L'IMMATRICULATION D'UN NAVIRE AU ROYAUME-UNI ... 44

CHAPITRE 1 : LE RÉGIME APPLICABLE AU NAVIRE SOUS PAVILLON BRITANNIQUE 44

SECTION 1 : LE RÉGIME FISCAL ET DOUANIER APPLICABLE AU NAVIRE SOUS IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI

1/LE RÉGIME APPLICABLE AU ROYAUME-UNI	44
A/ LE RÉGIME FISCAL APPLICABLE AUX SOCIÉTÉS PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES AU ROYAUME- UNI : LA TAXE AU TONNAGE	45
B/ LE RÉGIME FISCAL APPLICABLE AU NAVIRE : TVA ET DROIT DE DOUANE	47

2/ LE RÉGIME FISCAL APPLICABLE EN FRANCE POUR LES NAVIRES BATTANT PAVILLON BRITANNIQUE	49
A/ LE RÉGIME DE L'ADMISSION TEMPORAIRE : SUSPENSION PROVISoire DE TOUS DROITS ET TAXES	50
B/ DROIT DE PASSEPORT	51

SECTION 2 : LE RÉGIME ADMINISTRATIF APPLICABLE AU NAVIRE SOUS IMMATRICULÉS AU ROYAUME-UNI

1/LE DROIT DE CABOTAGE POUR LES NAVIRES BATTANT PAVILLON BRITANNIQUE EN EAUX EUROPÉENNES	54
A/ L'ABSENCE DE LIBERTÉ DE CABOTAGE EN EAUX FRANÇAISES	54
B/ UN DROIT DE CABOTAGE SOUMIS À AUTORISATION EN EAUX FRANÇAISES	55
2/ CONFORMITÉ DES NAVIRES NEUFS ET D'OCCASION	57
A/ LA FIN DE L'ADMISSION DU MARQUAGE CE AU ROYAUME-UNI ?	57
B/ LES CERTIFICATIONS BRITANNIQUES SPÉCIFIQUES	58

CHAPITRE 2 : LE REGIME APPLICABLE AUX EQUIPAGES SOUS PAVILLON BRITANNIQUE . 60

SECTION 1 : LE RÉGIME PROCÉDURAL

1/CONFLIT DE JURIDICTION	61
A/ LES JURIDICTIONS COMPÉTENTES POUR UNE SAISIE CONSERVATOIRES POUR CRÉANCE SALARIALE ET POUR STATUER AU FOND	62
B/ EN L'ABSENCE DE SAISIE PRÉALABLE : LA DÉTERMINATION DE LA JURIDICTION COMPÉTENTE	63

2/ CONFLIT DE LOIS	64
--------------------------	----

SECTION 2 : L'AFFILIATION DU MARIN A UN RÉGIME DE SÉCURITÉ SOCIALE

1/L’AFFILIATION DU MARIN AU RÉGIME SOCIAL DE L’ÉTAT DU PAVILLON	67
A/ PRINCIPE	67
B/ LE RÉGIME SOCIAL BRITANNIQUE	68
2/ LES SITUATIONS DÉROGATOIRES.....	69
A/ L’AFFILIATION DE PLEIN DROIT À L’ÉTAT DE RÉSIDENCE HABITUELLE DU MARIN	69
B/ LE PRINCIPE DU DÉTACHEMENT DES MARINS.....	70
CONCLUSION	73
ANNEXE	75
ANNEXE 1: MSF 4727 – <i>Declaration of eligibility Part I</i>	76
ANNEXE 2: MSF 4740 – <i>Application to register a UK vessel (Part I)</i>	79
BIBLIOGRAPHIE	83
TABLE DES MATIERES	86

RÉSUMÉ – Par l’attribution du pavillon, le navire acquiert sa nationalité. Le port d’un pavillon a vocation à rattacher le navire à la loi d’un État.

Force est de constater que propriétaire est libre de choisir le pavillon de son navire. Une forte concurrence s’est ainsi nécessairement développée entre les différents registres d’immatriculation ; et d’autant plus avec le développement des pavillons dits de libre immatriculation voire de complaisance. Les registres nationaux des grandes puissances maritimes n’ont pas eu d’autre choix que tenter de rendre leurs pavillons plus attractifs, afin de limiter le déclin de leur flotte.

Le Royaume-Uni est l’une de ces puissances maritimes. Il sera nécessaire de constater qu’avant sa sortie de l’Union Européenne ce pavillon avait su se doter d’une certaine attractivité : par sa facilité et sa rapidité d’obtention, et par la garantie de rentrer dans une flotte sûre. Cependant, le BREXIT soulève la question du devenir de l’attractivité de ce pavillon.

SUMMARY – *By the attribution of the flag, the vessel acquires its nationality. The wearing of a flag is intended to link the vessel to the law of a State.*

It must be noted that the owner is free to choose the flag of his ship. Strong competition has thus necessarily developed between the various registers of registration, and even more so with the development of so-called flags of open registration or even of convenience. The national registers of the major maritime powers have had no choice but to try to make their flags more attractive in order to limit the decline of their fleets. The United Kingdom is one such maritime power. It will be necessary to note that before its exit from the European Union, this flag had managed to acquire a certain attractiveness: by its ease and speed of acquisition, and by the guarantee of entering a safe fleet. However, BREXIT raises the question of the future attractiveness of this flag.

MOTS-CLÉS – Pavillon ; Royaume-Uni ; BREXIT ; Union-Européenne ; RIF ; Mortgage ; Fiscal ; TVA ; Social.

KEYWORDS – *Flag; United Kingdom; BREXIT; European Union; RIF; Mortgage; Tax Law; VAT; Social Law.*