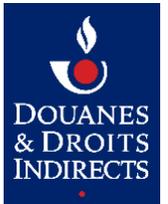


France, home to superyachting



Fiscalité du yachting et évolutions réglementaires : *TVA, fiscalité pétrolière, admission temporaire, code des douanes de l'Union...*



Yachting Festival Cannes 2016

France, home to superyachting

Les enjeux de la Grande plaisance

M. Bernard KLEYNHOFF

Président de la CCI Nice Côte d'azur

M. Yves LYON CAEN

Président de la FIN

en présence de

M. Arnaud LEROY

Député et auteur de la Proposition de loi pour l'Economie Bleue

M. Didier MANDELLI

Sénateur et rapporteur de la Proposition de loi pour l'Economie Bleue

Fiscalité du yachting et évolutions réglementaires

M. Raymond SCARFONE

Chef du Pôle action économique

à la Direction régionale des Douanes et des droits indirects

Yachting Festival Cannes 2016

France, home to superyachting

La TVA applicable aux navires

Mme Julia DEVILLERS

Inspectrice des finances publiques - DLF

Bureau D2-B : Politiques sectorielles et taxes sur les transactions

Mme Sophie COSTEDOAT

Chef de bureau – DGDDI F1

M. Emmanuel BROSSIER

Adjoint au chef de bureau - DGDDI F1

Le régime d'exonération de la
TVA pour les navires de
commerce maritime affectés à la
navigation en haute mer

9 septembre 2016

DGDDI- DLF

Contexte

- Condamnation de la France: CJUE, aff. C-197/12, 21 mars 2013
- Refonte des critères d'exonération
- Publication le 12 mai 2015, application à compter du 1^{er} janvier 2016

Les 5 critères du navire de commerce maritime affecté à la navigation en haute mer

- Être d'une **longueur** hors tout supérieure ou égale à 15 mètres
 - Être inscrit comme navire de commerce sur un **registre commercial**
 - Être doté d'un **équipage permanent**
 - Être affecté aux besoins d'une **activité commerciale**
 - **Effectuer au moins 70 % de l'ensemble de sa navigation en dehors des eaux territoriales nationales**
- les contrats à quai doivent représenter moins de 50% des contrats de location

La notion de trajet

- Décompte par trajet et non au prorata temporis
- Précisions diverses:
 - port d'escale
 - uniquement les trajets commerciaux
 - Trajets au départ ou à l'arrivée de Monaco

Non respect du critère de « 70% » en N

- Vaut pour l'avitaillement et les prestations de services en N+1
- Pas de taxation rétroactive de ces opérations exonérées à bon droit en N

Cas particulier du nouvel exploitant

- Principe de l'attestation provisoire
- Non-respect des conditions : l'attestation n'est plus valable, les opérations passées doivent être régularisées

Conséquences de la perte de la qualité de navire de haute mer

- Non-respect de l'un des critères : taxation du corps du navire et des éléments incorporés
- Fait générateur autonome de TVA : pas une régularisation du passé

Conséquences de la perte de la qualité de navire de haute mer

- TVA déductible dans les conditions de droit commun
 - Pas d'exclusion du droit à déduction si le navire reste exclusivement affecté à une activité commerciale (location ou transport public de personnes notamment)
- Pas de nouvelle taxation sur le même fondement
- Cas du « switch » de pavillon dans les eaux nationales.

Le régime fiscal des produits énergétiques destinés à la navigation maritime

Mme Laure COURSELAUD

Adjointe au chef de bureau - DGDDI F2

M. Morvan BUREL

Rédacteur produits pétroliers - DGDDI F2



Réunion FIN

« Fiscalité du yachting et évolutions réglementaires : TVA, fiscalité pétrolière, admission temporaire, code des douanes de l'Union »

9 septembre 2016



Carburants livrés à la navigation

Régime fiscal de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)

Régime fiscal : *l'existant*

La loi : article 265 *bis* du code des douanes :

« les produits énergétiques mentionnés à l'article 265 (*les carburants*) sont admis en exonération des taxes intérieures de consommation lorsqu'ils sont destinés à être utilisés comme carburant ou combustible à bord des navires de pêche, des navires utilisés par leur propriétaire ou la personne qui en a la disposition à la suite d'une location, d'un affrètement ou à tout autre titre à des fins commerciales, notamment pour les besoins d'opérations de transport de personnes, de transport de marchandises ainsi que pour la **réalisation de prestations de services à titre onéreux**. L'exonération s'applique également aux navires utilisés pour les besoins des autorités publiques ».

Régime fiscal : *l'existant*

En termes pratiques, pour le yachting :

Bénéficiaire du régime d'exonération des navires de commerce. Un navire de commerce est identifié par les trois conditions cumulatives suivantes :

- 1) Être enregistré sur un registre de commerce
- 2) Pouvoir produire un rôle d'équipage
- 3) Être affecté à une activité commerciale

Pour un yacht, le contrat d'affrètement (de charter) constituait la matérialité de cette activité commerciale.

Ainsi, les yachts naviguant sous ce type de contrat bénéficiaient donc de l'exonération de TICPE pour les carburants utilisés.

Ce régime était identique à celui de la TVA.

La jurisprudence de la CJUE

En décembre 2011, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a rendu **deux arrêts** qui ont précisé le champ de ce régime fiscal.

La TICPE est en effet une accise, encadrée par une directive communautaire (directive 2003/96 du 27 octobre 2003).

La Cour a indiqué que l'activité commerciale, condition essentielle pour bénéficier du régime d'exonération, devait prendre la forme d'une **prestation de service à titre onéreux**.

Elle a également explicitement précisé que **la location et l'affrètement ne constituaient pas des prestations de service à titre onéreux**.

Ainsi, la navigation sous contrat d'affrètement (de charter) ne remplit plus désormais une des trois conditions pour obtenir l'exonération de TICPE.

La Commission a particulièrement mis la France sous surveillance, afin de s'assurer de la mise en conformité de son droit national.



Conséquences réglementaires

La France a donc publié un arrêté (le 17 décembre 2015) qui modifie le régime d'exonération de TICPE. L'article 1^{er} précise que les navires bénéficiaires sont :

- les navires inscrits sur un registre de commerce
- les navires dotés d'un équipage permanent
- les navires affectés aux besoins d'une activité commerciale. Cette activité peut être du transport de personnes, de marchandises, ou toute prestation de services. Dans tous les cas, cette activité doit prendre la forme d'une opération à titre onéreux réalisée au moyen du navire, appréciée au regard de l'activité utilisée par l'utilisateur final.

La location, l'affrètement ne sont pas des prestations de service à titre onéreux.

De plus, **le locataire d'un yacht n'exerce pas lui-même de prestation de service à titre onéreux.**

Sans modification, **le régime actuel de navigation des yachts n'est donc plus éligible au régime d'exonération de TICPE.**

En pratique, la circulaire du 26 avril 2016

*Instruction publiée au bulletin officiel des douanes (BOD)
n° 7112 du 26 avril 2016*

Documents à produire :

- inscription au commerce : acte de francisation, « certificate of registry » (nom, numéro IMI, numéro d'immatriculation, nom du propriétaire)
- équipage permanent : demande d'ouverture de rôle, liste d'équipage visée par le capitaine ou « crew list », fiche, décision d'effectif ou « minimum safe manning document » visé par l'administration
- affectation aux besoins d'une activité commerciale : production d'un permis de navigation ou d'une mention spécifique sur le « certificate of registry ».





Calendrier de mise en œuvre – évolutions du cadre économique

Le BOD n°7112 précise qu'il n'entrera **en vigueur que le 1^{er} octobre 2016**. Les nouvelles obligations réglementaires ne sont donc obligatoires qu'à cette date.

Ce délai devait permettre à la filière économique du yachting de faire évoluer le cadre juridique sous lequel la navigation s'effectue. Elle doit se caractériser désormais non pas en une location, mais bien en une prestation de service.



La navigation de yachting doit donc faire évoluer son cadre juridique. Elle ne doit plus s'effectuer dans le cadre d'un contrat de location, mais bien de prestation de service. Puisque le client navigue pour de stricts besoins de loisirs privés et que la location ne peut pas être assimilée à une prestation de services ainsi exonérée de TICPE, il convient que :

- l'armateur soit l'utilisateur final,
- le client final ne doit donc plus être intégré au contrat de navigation comme locataire, mais uniquement comme bénéficiaire d'une prestation de transport, donc comme client,
- le contrat doit décrire une prestation de transport assurée par l'armateur.

Dans ce cas de figure, le contrat de navigation devient ainsi la preuve de l'exercice d'une activité commerciale. Les navires enregistrés au commerce et disposant d'un rôle d'équipage, ainsi exploités, peuvent ainsi prétendre au bénéfice de l'exonération de TICPE.



Contenu des nouveaux contrats type de prestations de service

Ainsi donc, pour remplir les conditions fixées dans la nouvelle réglementation, il convient de trouver **les mentions suivantes** :

- disparition des mentions « chartering », « armateur », « fréteur », pour être remplacées respectivement par « croisière » ou « voyage », « transporteur » ou « prestataire » et « client »,
- description de la nature de la croisière réalisée par un opérateur commercial, qui fournit des prestations complètes : fourniture d'un équipement, avec capitaine et équipage pour effectuer un voyage décrit aussi précisément que possible : désignation des ports d'embarquement et de débarquement, itinéraire prévu, prestations assurées (à quai, restauration etc),
- la maîtrise du navire doit bien apparaître comme relevant de la seule responsabilité du prestataire. Le navire n'est pas « mis à disposition » : autorité du capitaine pour la conduite du navire, sur l'embarquement des passagers, sur l'exercice des sports nautiques, etc.
- s'agissant d'une prestation de transport, la responsabilité en termes d'assurances revient donc au prestataire, le voyage doit s'effectuer dans un cadre réglementaire qui est celui de la prestation de voyages (réglementation européenne, code de tourisme).

Les contrats type qui seront élaborés **pourront être soumis, pour examen, à la DGDDI.**



Rappels sur le dispositif de stockage (EFS et DSCM)

Le carburant peut être distribué directement depuis les entrepôts suspensifs de stockage (EFS) dans lesquels les produits énergétiques sont stockés en suspension, au moment de la mise à la consommation, ou depuis des dépôts spéciaux de carburant maritimes (DSCM), qui stockent le carburant « en acquitté à taux zéro ».

Au moment de la mise à la consommation par un EFS, le client du dépôt (l'utilisateur du navire, à savoir donc le prestataire de voyage), doit fournir les preuves de son éligibilité aux régimes d'exonération de TICPE et de TVA au gestionnaire de dépôt qui doit conserver ces documents.

Le carburant dans les DSCM, coloré et tracé, est stocké en exonération de TICPE et de TVA. Il ne peut pas être livré à un utilisateur non exonéré de TICPE. Lorsqu'il est livré à un utilisateur exonéré de TICPE mais non de TVA, les régularisations s'effectuent auprès de la DGFIP, dans les conditions de droit commun.

La publication du Code des Douanes de l'Union : quelles conséquences ?

M. Bruno FRANCERIE

Adjoint au chef du bureau - DGDDI E3

M. Gabriel MELAIMI

Rédacteur réglementation - DGDDI E3

Plan de l'intervention

I. Les évolutions liées au CDU

II. Les modalités de recours au régime de l'admission temporaire (AT)

III. Les modalités de recours au régime du perfectionnement actif (PA)

Les conséquences de l'entrée en application du CDU



Festival du yachting de Cannes – 9 septembre 2016

I. Les évolutions liées au CDU

3 fonctions :

- **la fonction stockage** : entrepôt douanier et zone franche
- **la fonction transformation** : perfectionnement actif et perfectionnement passif
- **la fonction utilisation** : admission temporaire et destination particulière

Les conséquences de l'entrée en application du CDU



Festival du yachting de Cannes – 9 septembre 2016

I. Les évolutions liées au CDU

Les RP restent soumis à **autorisation préalable**. Il y a 2 types d'autorisation :

- .selon le modèle de l'**annexe 12 du RDTC** (ex-annexe 67 des DAC) → en France obligatoirement via la télé-procédure **SOPRANO** ;
- .sur **déclaration** (cas très spécifiques et ponctuels) → exemple une demande ponctuelle d'AT pour une exposition.

La **durée de validité maximale** d'une autorisation est de **5 ans**.

Tous les RP sont amenés à être **contrôlés par les services douaniers**. Ils peuvent notamment relever des ISD entraînant le paiement des D&T afférents ainsi qu'une amende

Les conséquences de l'entrée en application du CDU



Festival du yachting de Cannes – 9 septembre 2016

II. Les modalités de recours au régime de l'AT

1. Définition de l'AT : importation temporaire de marchandises non Union en suspension de D&T et mesures de politique commerciale (par exemple pour une exposition ou une démonstration ponctuelle) avant de les réexporter en l'état à l'issue d'un certain délai.

2. Il existe deux types d'usages pour l'AT des moyens de transport :

• « **usage privé** » → absence d'usage commercial ;

• « **usage commercial** » → acheminement des personnes à titre onéreux ou pour le transport industriel et commercial des marchandises (onéreux ou non).

3. Conditions cumulatives à respecter :

• le navire doit être de statut douanier tiers ;

• l'utilisateur doit être un résident tiers ;

• le navire doit être « immatriculé » tiers (au sens du CDU).

Les conséquences de l'entrée en application du CDU



Festival du yachting de Cannes – 9 septembre 2016

II. Les modalités de recours au régime de l'AT

4. Délais de séjour sous le régime :

- « **usage privé** » → 18 mois ;
- « **usage commercial** » → durée nécessaire aux opérations de transport.

5. Modalités d'apurement du régime :

- Ré-exportation ;
- MLP/MAC → paiement des D&T ;
- placement sous un autre RP (dont l'AT).

Les conséquences de l'entrée en application du CDU



Festival du yachting de Cannes – 9 septembre 2016

III. Les modalités de recours au régime du PA

1. Définition du PA : importation de marchandises non Union en suspension de D&T et mesures de politique commerciale en vue d'une ouverture sur le TDU avant application du régime → favoriser création/maintien d'activités industrielles dans l'UE et ne pas pénaliser les producteurs UE équivalents (examen de conditions économiques).

2. Critères d'octroi de l'autorisation :

.le navire doit être de statut tiers ;

.le titulaire d'une autorisation de PA doit être résident sur le TDU → exemple, un chantier naval ;

.MAIS le titulaire peut être résident hors TDU pour les opérations d'importance économique négligeable → exemple, un plaisancier qui passe fait appel à un chantier naval français pour faire réparer son navire.

Les conséquences de l'entrée en application du CDU



Festival du yachting de Cannes – 9 septembre 2016

III. Les modalités de recours au régime du PA

3. Nature des travaux autorisés : toutes les opérations de réparation, d'entretien, de maintenance, ainsi que toute opération d'ouvrage visant à modifier le navire.

4. Modalités d'apurement du régime :

- .ré-exportation ;
- .MLP/MAC → paiement des D&T (sur la base du produit fini) ;
- .placement sous un autre RP (dont le PA).

Les conséquences de l'entrée en application du CDU



Festival du yachting de Cannes – 9 septembre 2016

De l'intérêt du contrat de croisière

Définition du contrat de croisière et régime fiscal

Mme Laure COURSELAUD

Adjointe au chef de bureau - DGDDI F2

M. Morvan BUREL

Rédacteur produits pétroliers - DGDDI F2

De l'intérêt du contrat de croisière

Présentation du Contrat de croisière FIN

M. Patrick DANIS

Avocat fiscaliste, cabinet CMS Bureau Francis Lefebvre

Your World First

C/M/S/ Bureau Francis Lefebvre

LE CONTRAT DE CROISIERE

Patrick Danis
Avocat Associé
CMS Bureau Francis Lefebvre

Cannes | 09 Septembre 2016

LE CONTRAT DE CROISIERE

Une modification ou une adaptation des conditions d'exploitation du navire, qui permettra à l'armateur de bénéficier d'un régime fiscal et douanier attractif à l'abri des critiques au regard du droit communautaire.

- **Définition**
- **Incidences pour l'armateur** (Taxe sur la valeur ajoutée et Taxe Intérieure de Consommation de Produits Energétiques).
- **Incidences pour le courtier** (Statut et Taxe sur la Valeur Ajoutée).

LE CONTRAT DE CROISIERE

Définition

- Engagement de transporter d'un port de départ à un port d'arrivée ;
- Des passagers déterminés dans la limite de 12 personnes ;
- Moyennant un prix fixé par le contrat tenant compte de la fourniture du navire, de l'équipage, des produits pétroliers nécessaires au trajet pour la période et le trajet prévus, des taxes et redevances portuaires et d'un ensemble de services accessoires au transport (boissons, service de restauration, etc.)
- Le prix de base de la croisière n'intègre pas :
 - les prestations complémentaires fournies à partir des moyens d'exploitation de l'armateur (communications, Internet, etc.) qui donnent lieu à facturation séparée;
 - Les dépenses qui peuvent être engagées par l'équipage au nom et pour le compte des passagers lors des escales et qui donnent lieu à remboursement de frais.

LE CONTRAT DE CROISIERE

Incidences pour l'armateur (1/4)

1) Taxe sur la Valeur Ajoutée

- Qualification: Le contrat de croisière est un contrat de transport de personnes
- Territorialité : Art. 259 A 4^e du CGI: Imposition en France « *en fonction des distances parcourues dans les eaux territoriales françaises* »
- Exonération: Art. 262 II 8^o du CGI « *transports maritimes internationaux de voyageurs en provenance ou à destination de l'étranger* »
- Taux: Art. 279 b quater du CGI: 10% sur les prestations de « *transport de voyageurs* » territorialement imposables

LE CONTRAT DE CROISIERE

Incidences pour l'Armateur (2/4)

- Application :
- Croisière nationale sans sortie des eaux territoriales françaises:
10% sur prix de base (dont carburant) et sur les prestations accessoires ;
Les prestations complémentaires suivent leur régime propre.
- Croisière nationale avec navigation hors des eaux territoriales françaises:
 - Ventilation au prorata de la distance (à justifier);
 - 10% sur partie du prix correspondant au trajet effectué dans les eaux territoriales françaises.
- Croisière avec embarquement, débarquement ou escale dans un pays étranger :
 - Exonération de TVA du prix de base et des prestations accessoires;
 - Les prestations complémentaires suivent leur régime propre.

LE CONTRAT DE CROISIERE

Incidences pour l'Armateur (3/4)

- Régime de l'avitaillement : Art. 262 II 6° du CGI
 - Imposition à la TVA si le navire respecte pas les conditions permettant de le considérer comme un navire de commerce maritime affecté à la navigation en haute mer;
 - Exonération si les conditions sont remplies.

LE CONTRAT DE CROISIERE

Incidences pour l'Armateur (4/4)

2) La Taxe Intérieure de Consommation des Produits Energétiques

- Art. 265 bis c du Code des Douanes ;
- Art. 1^{er} de l'arrêté du 17 décembre 2015 ;

Exonération sous condition :

- d'inscription du navire sur un registre de commerce;
- doté d'un équipage permanent;
- affecté aux besoins d'une activité commerciale et notamment, au transport de personnes.

LE CONTRAT DE CROISIERE

Incidences pour le Courtier (1/3)

1) Statut : Agent de voyages: Art. L 211-1 du Code du Tourisme :

Production ou ventes de forfaits touristiques:

« *Prestation:*

- *Résultant de la combinaison préalable d'au moins deux opérations portant respectivement sur le transport, le logement et d'autres services touristiques non accessoires au transport et au logement et représentant une part significative dans le forfait;*
- *Dépassant vingt quatre heures;*
- *Vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris. »*

LE CONTRAT DE CROISIERE

Incidences pour le Courtier (2/3)

2) Régime applicable à la commission perçue en matière de TVA

- Les agents agissant au nom et pour le compte des armateurs en qualité d'intermédiaires transparents ne relèvent pas du régime spécifique des agences de voyages défini par l'art. 266 1 e du CGI (Imposition sur la marge pour les voyages dans un pays de l'UE).
- Selon les critères de territorialité de droit commun (art. 259 1° du CGI), la commission facturée :
- Sera soumise à la TVA au taux normal de 20% si le service est rendu pour les besoins du siège ou d'un établissement stable de l'armateur, situés en France.

Exception: Art. 263 du CGI

- exonération si transport international de voyageurs;
- non imposition à hauteur de la partie du trajet effectué hors des eaux territoriales de l'UE.

LE CONTRAT DE CROISIERE

Incidences pour le Courtier (3/3)

- Ne relèvera pas du champ d'application territorial de la TVA française, si l'armateur preneur du service a son siège ou l'établissement pour lequel le service est rendu, situés hors de France.

De l'intérêt du contrat de croisière

*Comparatif des responsabilités en assurance maritime,
régime de l'affrètement et du transport*

M. Marc ALLAIN-DES-BEAUVAIS

Animateur de Superyachtfrance

Gérant associé Transmer Assurances



	Athens Convention, 1974, as amended by the 1976 protocol	Protocole of 2002/ EC Regulation 392/2009	CHARTERPARTY
Limits for personal injury	46.666 SDR per passenger on each distinct occasion.	400,000 SDR per passenger on each distinct occasion. shipping incident 250000 SDR + Overall limit of the 1976 Convention as amended by the 1996 Protocol (applicable since 23 July 2007): 175,000 SDR multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate. For a vessel authorised to carry 12 pax, the limitation will be SDR 2,100,000	1976 Convention as amended by the 1996 Protocol (applicable since 23 July 2007): 175,000 SDR multiplied by the number of passengers, which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate. For a vessel authorised to carry 12 pax, the limitation will be SDR 2,100,000
Advance payment	No	The event of death or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier responsible for all or part of the carriage shall make an advance payment proportionate to the damages suffered. However, this advance payment shall not constitute recognition of liability. 21.000 € min in case of death	No
Limit of liability for loss of or damage to luggage	The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 1) 833 units of account per passenger, per carriage. 2. The liability of the carrier for the loss of	Cabin luggage : 2.250 SDR per passenger, per carriage. Vehicles including all luggage carried in or on the vehicle: 12.700 SDR per vehicle, per carriage. Loss of or damage to luggage other than that mentioned above: 3375 SDR per passenger, per carriage.	No limitation other than the 1976 Convention + 1996 protocol



Ship-owner's statutory liability



	Athens Convention, 1974, as amended by the 1976 protocol	Protocole of 2002/ EC Regulation 392/2009	CHARTERPARTY
	<p>or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 3,333 units of account per vehicle, per carriage.</p> <p>3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 1,200 units of account per passenger, per carriage.</p> <p>4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 117 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 13 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.</p>	<p>The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.</p>	
Time-bar for actions	Two years	Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.	Depending on the law applicable to the contract (ex. 6 years under English law)

De l'intérêt du contrat de croisière

Les responsabilités du courtier voyageur

M. François CABROL

Cabinet SCA Conseil

spécialiste du courtage d'assurances des risques d'entreprise

**Conférence organisée par La Fédération des Industries Nautiques
avec le concours de la CCI Nice Côte d'azur
et le Comité Français des Professionnels du Yachting :
« Fiscalité du yachting et évolutions réglementaires :
TVA, fiscalité pétrolière, admission temporaire, code des douanes de
l'Union, régime du transport maritime de passagers. »**

L'aspect Assurances

Vendredi 9 Septembre 2016

François CABROL - SCA
Conseils le 2 sept 2016



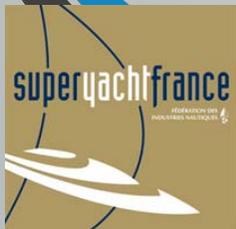
L'environnement réglementaire

- **Les contraintes à l'installation**
- La profession est très réglementée, notamment par la loi 2009-888 du 22/07/2009 (décrets 2009-1650 et 2009-1652 du 23/12/2009 - JO du 17.06.94).
- Les professionnels du secteur ont l'obligation de s'immatriculer au registre des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours. Ce registre est géré par l'agence de développement touristique de la France (Atout France). La demande d'immatriculation doit être renouvelée tous les trois ans.



L'environnement réglementaire

- L'agent de voyages ne peut exercer son métier qu'en étant immatriculé sur le registre des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours.
- Ce registre est géré par l'agence de développement touristique de la France (Atout France). Pour être immatriculé sur le registre, le professionnel doit justifier des conditions suivantes :
- Assurance responsabilité civile professionnelle.
- Garantie financière.



La couverture d'assurances du professionnel du voyage

- Garantie financière affectée au remboursement des fonds reçus au titre des engagements qu'il a contractés à l'égard de sa clientèle. Cette garantie peut-être souscrite auprès d'un établissement de crédit, d'un organisme de garantie collective ou d'une société d'assurance. Depuis le 1er Octobre 2015, la totalité des fonds déposés par les clients doit être garantie (décret 2015-1111 du 2 septembre 2015).
- Assurance responsabilité civile professionnelle.

L'offre élaborée pour les Brokers (agent de voyages)

- Une couverture Responsabilité civile professionnelle label « agent de voyage » - **conforme à la réglementation**

- Assureur HISCOX



Couverture responsabilité civile Professionnelle

- **Activité Garantie :**
- Vente de service de transport par mer ou par voie de navigation intérieure exploité exclusivement à des fins de plaisances ou de loisirs, complété par un hébergement et d'autres prestations diverses consistant en une ou plusieurs nuitées à bord
- **Chiffre d'affaires déclaré :** jusqu'à un maximum de 350.000 euros
- **Juridiction et loi applicables :** Monde entier hors USA/Canada

Couverture de responsabilité civile – Option 1

- **Responsabilité Civile Professionnelle** **1 500 000 € / année**
- Dont dommages corporels 1 500 000 € / année
- Dont dommages matériels 1 500 000 € / année
- Dont dommages immatériels consécutifs 1 500 000 € / année
- Dont dommages immatériels non consécutifs 1 500 000 € / année

- Prime minimum pour 1 500 000€ de garanties : **975 € TTC**

Couverture de responsabilité civile – Option 2

- **Responsabilité Civile Professionnelle** 3 000 000 € / année
- Dont dommages corporels 3 000 000 € / année
- Dont dommages matériels 3 000 000 € / année
- Dont dommages immatériels consécutifs 3 000 000 € / année
- Dont dommages immatériels non consécutifs 3 000 000 € / année
- Prime minimum pour 3 000 000 € de garanties : **1 525 € TTC**

La garantie financière

- L'offre négociée avec ATRADIUS pour le compte des brokers répond à l'obligation légale pour les acteurs du tourisme exerçant des activités liées à la réservation et l'organisation de voyages de fournir à l'organisme ATOUT France, une garantie financière conforme à l'article L.211 du Code du Tourisme

• Assureur :



La garantie financière 2

- Cette garantie financière couvre :
 - Les frais de remboursements aux voyageurs, des sommes correspondant au prix du séjour
 - Les frais de rapatriements éventuels en cas de défaillance de l'opérateur de voyage et le remboursement des sommes reçues par l'opérateur de voyage au titre des engagements qu'il a contractés à l'égard de sa clientèle.
 - ➔ Garantie de paiement des acomptes clients
 - ➔ Garantie de rapatriement

La garantie financière - Cotisation

- Négociation pour l'ensemble des brokers mais adhésion individuelle pour chaque broker (obligation légale)
 - Frais de dossier à l'ouverture 425 €
 - Taux sur les engagements de caution 0,70 à 0,80% du volume de C.A (minimum 50 K€)
 - Frais de renouvellement annuel de 250 €

Souscription de la protection de l'agent de voyages

- Dossier de souscription à disposition
- Correspondant :
 - François CABROL - SCA Conseils 20 rue de la fontaine salée 44100 NANTES
 - francois.cabrol@sca-conseils.fr
 - Tel : 02 40 92 07 77
 - www.sca-conseils.fr



France, home to superyachting

grandepalaisance@fin.fr

