



CONTRAT TRANSPORT ECPY

CONTRAT DE TRANSPORT ET DE PRESTATIONS DE SERVICE NOTICE EXPLICATIVE

I. Pourquoi un Contrat de transport

En raison de l'évolution de la réglementation fiscale et douanière en Europe, et en particulier de la suppression de l'exonération de la taxe sur les carburants (TICPE) dans le cas d'affrètement d'un yacht pour réaliser un voyage d'agrément, ECPY a proposé de créer, en complément du contrat traditionnel de charter dit « MYBA Charter Agreement », un contrat susceptible de bénéficier à nouveau de ladite exonération de TICPE. **Pour ce faire, le contrat change de nature et devient un contrat de transport et de prestations de service** (le « Contrat de Transport »).

Si on ajoute à cette exonération les différentes modulations de TVA (taux transport soit 10% pour un transport intérieur et exonération pour un transport international), il apparaît que l'écart de coût final de la prestation « voyage » par rapport à la location « charter » est significatif : fuel environ 3 fois moins cher et TVA réduite de moitié, voire exonérée.

Il convient de préciser que :

1. l'emploi d'un contrat de transport au lieu d'un contrat de location (MYBA charter) est fiscalement très intéressant, mais il a des contreparties au niveau des responsabilités des intervenants ; certains deviennent des agents de voyage, avec des obligations d'information et de transparence vis-à-vis des Clients.
2. Le « Client » qui louait le yacht devient, ainsi que ses Invités, un Consommateur et un Passager, avec les protections juridiques qu'impliquent ces statuts.
3. Un yacht effectuant des prestations de transport demeure un yacht avant tout commercial. Il doit donc, s'il est utilisé sous le régime de l'exonération applicable aux navires de commerce, continuer d'en respecter les principes pour éviter une remise en cause de cette fiscalité.

Ainsi proposé, le Contrat de transport vise à :

- rester dans la continuité de l'offre traditionnelle de navigation et d'hébergement à bord d'un yacht, en tant qu'expérience de très haut de gamme ;
- permettre, par les critères déterminants du contrat, que les possibles exemptions et exonérations soient acquises sans aucune prise de risque fiscal ni douanier par les parties ;
- s'inscrire dans le cadre global de la réglementation européenne sur les voyages organisés, tout en étant adapté aux souhaits des Parties en matière de clause de juridiction ;
- contribuer à la démarche de professionnalisation du monde du Yachting.

II. Caractéristiques et implications

En faisant évoluer le contrat de cette façon, les professionnels du Yachting placent cette partie de leurs activités dans le cadre défini par l'activité de croisière : « voyage organisé comprenant un itinéraire maritime et des prestations d'hébergement à bord du navire ». Il demeure cependant une différence principale avec la croisière usuelle : dans le cas d'une « croisière de yachting », le Client est unique, les différents passagers faisant partie d'un même groupe autour du Client et il n'y a pas de vente « à la cabine ».

Le recours au contrat de transport ou à celui de location dépendra des caractéristiques retenues par les Parties au contrat :

- le premier (transport) permet l'exonération de TICPE, ce que le second (location ou charter) ne permet pas



- en cas de voyage international (= comportant au moins une escale hors du pays de départ), le contrat de transport forfaitaire est exonéré de TVA ; dans le cas contraire, la TVA transport est due au prorata des distances parcourues dans les eaux nationales¹
- le contrat de transport relève d'un prix forfaitaire « forfait touristique » qui inclut le voyage proprement dit, l'hébergement des Passagers, un ensemble de services de base, mais aussi les pré et post-acheminements du navire de/vers le port de début/fin de croisière.
- en cas de voyage à 100% dans les eaux territoriales, la TVA sur le prix du transport s'applique au taux Transport (10%) ; cette TVA est réduite au prorata des navigations réalisées dans les eaux internationales, exonérées.
- si la prestation est réalisée à quai (cas des manifestations, Cannes, Monaco, etc.) il n'est pas possible de proposer un contrat de transport puisqu'il n'y a aucun transport effectif de passagers.

Ainsi, le recours à l'un ou l'autre des deux types de contrat, transport ou location, doit-il être choisi en fonction de l'emploi du Yacht.

III. Clauses principales

Le contrat dit « de transport » est une **prestation commerciale** réalisée par un armateur ou affréteur de navire commercial au bénéfice d'un Client et de Passagers. Il y a un seul Client à bord ; il détient un même titre de transport pour ses invités.

Transport, hébergement et services inclusifs

Le contrat inclut à titre forfaitaire :

- l'embarquement des passagers dans le port de départ
- un itinéraire déterminé, fuel compris (correspond à un nombre forfaitaires d'heures de navigation)
- des prestations forfaitaires à bord, dont l'itinéraire, l'hébergement, et des services inclusifs
- les mouvements avec la terre en cas d'escale au mouillage
- le débarquement des passagers dans le port d'arrivée
- les coûts spécifiques de pré- et post- acheminement du navire jusqu'à / depuis les ports d'embarquement / débarquement, ainsi que les taxes & redevances dans ces ports

Restauration et services accessoires

Des prestations complémentaires dites accessoires sont possibles, consistant dans l'adaptation, à la demande du client de la restauration à la demande (repas, boissons, etc.), ces prestations complémentaires ou « accessoires » donnant lieu à facturation en sus, et étant redevables de la TVA de droit commun.

Les achats réalisés à l'étranger pour le compte du Client sont des débours pris sur les avances (APA). Ils suivent leur propre régime de TVA.

Changements d'itinéraire

Autour de l'itinéraire déterminé, prévu à la signature du contrat, et constitué par 2 ports (embarquement & débarquement) et d'un nombre forfaitaire d'heures de navigation dans une zone spécifiée, il est possible au Client de demander des changements d'itinéraire. Ainsi, l'esprit d'un choix possible du Client lors d'une navigation à bord d'un yacht est préservé, tout en restant dans le cadre d'un contrat de transport. Si les escales ainsi retenues sont dans le cadre du forfait initial, il suffit de les indiquer dans le contrat (annexe I), tout comme les éventuels mouvements de passagers. Si l'itinéraire retenu génère un surcoût, un avenant spécifique doit être signé, avec une facturation supplémentaire.

¹ avec une exception pour les transports entre la France continentale et la Corse

Parallélisme avec les autres clauses du MYBA Charter Agreement

Toutes les autres dispositions du contrat de charter « MYBA » sont maintenues, mais ont fait l'objet, le cas échéant, de clarification ou de changement de terminologie.

Sont donc prévues comme par le passé, mais adaptées selon besoin :

- la constitution des coûts du voyage, de l'avance sur frais et du dépôt de garantie
- les obligations mutuelles du Prestataire / du Capitaine d'une part et du Client / des Passagers d'autre part pendant la réalisation du Voyage
- l'usage des équipements nautiques et les indemnisations en cas d'accident
- les conditions financières, modalités de règlement et obligations afférentes
- la gestion des aléas de réalisation de la Prestation (retards, modifications, annulations, pannes...)
- les clauses juridiques générales et notamment la loi applicable et la juridiction compétente.

Référentiel juridique

Sur ces derniers points, il est recommandé aux professionnels du Yachting de choisir avec le Client, avant signature du contrat, le référentiel juridique (Clause 28) en fonction de la nationalité des Parties et des modalités et localisations relatives au Voyage. Le contrat est présenté en français et en anglais. En cas de litige entre les Parties sur l'interprétation des clauses de ce contrat, y compris ses annexes, seule la version en français sera considérée comme base juridique du Contrat.

IV. Les acteurs du Contrat

Comme le contrat de location (charter), le contrat de Transport comprend 5 acteurs :

- **Le Client**, sinon qu'il n'est plus Affrèteur du yacht (charterer) mais Passager détenteur du contrat de Transport, ainsi que ses invités, également des Passagers.
- **L'Armateur ou exploitant** du yacht, qui devient Prestataire du contrat de Transport, ou Transporteur.
- **L'Agent central** qui tient toujours les mêmes rôles qu'au charter (qui peuvent varier selon les mandats qu'il reçoit de l'armateur) mais dont les engagements dans la définition du contrat sont requalifiés, du fait de la nature de forfait touristique du contrat, avec des obligations plus formelles dans la protection des intérêts du Client et des Passagers, d'enregistrement comme agent de voyage, d'assurance professionnelle et de garantie financière.
- **Le Séquestre**, dont la fonction de garantie dans la gestion des sommes versées ou déposées, maintenue pour la sécurisation des sommes versées, a été séparée de celle d'Agent central (fonctions qui sont regroupées dans le contrat de charter sous le terme de « Stakeholder »). Ceci n'empêche par l'Agent central d'être le Séquestre.
- **Le Courtier (Broker)** qui tient toujours le même rôle que dans le contrat de Charter vis-à-vis de l'armateur et du Client, mais dont les engagements dans la définition du contrat sont requalifiés, du fait de la nature de forfait touristique du contrat, avec des obligations plus formelles dans l'information du Client et des Passagers, mais aussi d'enregistrement comme agent de voyage, d'assurance professionnelle et de garantie financière.

Le Courtier et l'Agent central, qualifiés d'agents de voyage, sont responsables de plein droit vis-à-vis du client du bon déroulement de la prestation. Ils ont des obligations formelles d'information du Client (caractéristiques du voyage, garanties, assurances etc.).

La nature des relations entre le Prestataire et les intermédiaires de vente du contrat (Courtier, Agent central et Séquestre) est spécifiée dans le Contrat ; il est vivement recommandé de procéder à la signature d'un mandat spécifique du Prestataire, attribuant à chacun de ces intervenants le rôle d'intermédiaire transparent (au sens fiscal). De ce fait, la rémunération (commission) qu'ils perçoivent du Prestataire, et qu'ils doivent lui facturer, relève de la même fiscalité que le contrat de

transport ; cette commission est donc exonérée de TVA dans le cadre d'un transport international (au moins une escale à l'étranger).

A noter que, s'agissant du rôle du Courtier, seule la personne physique ou morale citée comme Courtier au contrat et mandatée par l'armateur est intermédiaire transparent, et bénéficie à ce titre de l'éventuelle exonération de sa commission. A contrario, « l'apporteur d'affaire », également dénommé « broker », qu'il soit salarié d'une agence de yacht broker ou agent commercial indépendant perçoit une rémunération qui est redevable de la TVA. Il n'a aucune obligation au titre du code du Tourisme.

V. Rappel du référentiel juridique européen & français

Le régime du transport de passagers est couvert par diverses réglementations très précises, et notamment :

1. **Le règlement EC 392/2009 dit « PLR » sur la responsabilité en matière de transport de passagers** par voie maritime en cas d'accident ;

*Le contrat de transport est donc régi par le règlement EC n°392/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la **responsabilité des transporteurs de passagers par mer** en cas d'accident. Dans les cas où ce règlement ne serait pas applicable, le contrat sera régi par la Convention d'Athènes de 1974 relative aux transports par mer de passagers et de leurs bagages. La loi française s'applique pour les aspects qui se trouvent en dehors du champ d'application du Règlement CE n°392/2009 précité.*

2. **Le règlement EC 1177/2010 dit « PRR » sur les droits des passagers maritimes)**

*Pour mémoire, les dispositions du Règlement EC n°1177/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 24 novembre 2010 concernant **le droit des passagers** voyageant par mer ne sont généralement pas applicables (cas des navires transportant moins de douze passagers).*

3. **La directive EC 2015/2302 dite « PTR », relative aux voyages organisés**, et ses transpositions nationales (code du Tourisme).

Le référentiel issu de la directive (UE) 2015/2302 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 relative aux voyages à forfait et aux prestations de voyage liées, a fait, comme toute directive, l'objet d'une transposition nationale dans chacun des pays concernés. S'agissant de la France, les éléments sont inscrits dans le code du Tourisme qui est donc nécessairement un élément de référence du Contrat (ou son équivalent national en cas de prestation contractée dans le référentiel d'un autre pays de l'UE). Dans le contexte français, il est fait obligation aux professionnels du voyage (agent de voyage, opérateur de voyage organisé et transporteur) de respecter un ensemble de formalismes, notamment en ce qui concerne :

- *l'information du consommateur, exigeant une définition explicite préalable de ce que comprend le voyage proposé ;*
- *la protection du consommateur*
- *l'indemnisation du consommateur*

Dans tous les cas, la déclinaison du code du Tourisme au yachting indique que :

- *le Prestataire (armateur propriétaire du Yacht ou affréteur) est le Transporteur ;*
- *Le Courtier (qui vend le voyage au Client) est l'agent de voyage ;*
- *Le cas échéant, l'agent central gestionnaire du yacht est également organisateur du Voyage.*

Il est donc nécessaire, a minima pour le Courtier (Broker) et l'Agent central :

1. *de s'enregistrer auprès d'Atout-France, comme agent de voyage ;*
2. *de souscrire une assurance adaptée (ou compléter son contrat) ;*



3. *d'être couvert par une garantie financière.*
La conformité aux obligations d'assurances et de garantie financière est essentielle pour un professionnel.

Lorsque la conservation des sommes déposées par le Client est confiée à un tiers, le Séquestre, il est important que le Courtier et l'Agent central vérifient la fiabilité financière de ce tiers sur les sommes confiées.

VI. Le titre de voyage

Les mentions obligatoires du billet de croisière sont fixées par l'article 78 du décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes. Le billet (représenté par le Contrat), remis par le Courtier en contrepartie du paiement, doit donc comporter les mentions suivantes :

1. Le nom et le type du navire ;
2. Les nom et adresse de l'organisateur de la croisière ;
3. Les nom et adresse du / des passager(s) ou de son/leur représentant(s) ;
4. La classe, le numéro de la cabine et le prix du voyage ainsi que les frais qui y sont compris ;
5. Les ports de départ et de destination ;
6. Les dates prévues de départ et d'arrivée ;
7. Les escales prévues ;
8. Les services accessoires promis au (x) passager(s).

VII. Spécificités

Quelques clauses spécifiques au contrat d'affrètement ont été supprimées, et notamment :

- la clause de vente du navire en cours de Contrat, cette situation devant être traitée par son impact sur le déroulement du Contrat, notamment le changement de prestataire ;
- la plupart des éléments relevant des transactions, rémunérations et commissions entre Armateur, Agent central, Séquestre et Courtier, que le Client n'a pas à connaître en totalité, surtout s'il s'agit de scénarios se déroulant après la fin du Contrat ; ces éléments font l'objet du mandat, par le Transporteur, aux intermédiaires : Courtier, Agent central et Séquestre.
- la clause de répartition des bénéfices en cas de sauvetage, qui n'a plus lieu d'exister.

L'existence d'un mandat direct et transparent entre Prestataire et Courtier, Séquestre et Agent central a été stipulée dans le contrat, pour la bonne information du Client. Le document-type de mandat fait partie du kit du contrat de transport.

VIII. Eléments complémentaires

Il conviendra d'intégrer dans les pratiques d'exploitation la constitution par le capitaine d'un dossier archivant minutieusement les données de navigation nécessaires à la justification, immédiate ou a posteriori, de l'exonération fiscale et douanière (relevé des trajets effectués, des achats et consommations de fuel et des mouvements de passagers).

ANNEXE : Contenu du « kit » du Contrat de Transport & documentation explicative

A. FORMULAIRES

1. **Le contrat de transport et de prestations de service au yachting ECPY**, comprenant :
 - les clauses spécifiques (signataires, yacht, croisière, prix, conditions particulières, signatures)
 - annexe I – descriptif initial de l’itinéraire avec liste des passagers, et tableau des modifications (valant avenant sans surcoût)
 - annexe II – descriptif de la prestation (à remplir au cas par cas, documentation armateur ou agent central)
 - annexe III – les clauses de conditions générales de vente (CGV)
 - annexe IV – citation obligatoire du code du tourisme
2. **Un avenant type** (modification de clauses en cours de voyage) pour les capitaines (correspondant aux avenants avec impact sur le coût du contrat).
3. **Un mandat de délégation du Transporteur** (armateur ou affrèteur) à l’Agent central, au Séquestre et au Courtier (intermédiaires transparents)
4. **Le Contrat de transport et de prestations de service à la journée ECPY**
5. **Le calculateur**, outil de calcul simplifié du coût de la Prestation et des versements associés.

Tous ces documents sont bilingues, sauf le Calculateur qui est exclusivement en anglais.

B. NOTICES

1. Notices à remettre au Client

CLIENT1 sur la fiscalité du contrat
CLIENT2 sur les assurances complémentaires
CLIENT 3 sur les bagages et les effets personnels
CLIENT 4 sur les visas et vaccinations nécessaires

2. Notices pour les professionnels

PRO1 notice explicative du contrat de Transport et de Prestations de service ECPY
PRO2 comparaison entre les contrats de Transport et Services ECPY et de charter MYBA
PRO3 sur la présentation commerciale du navire et de la prestation
PRO4 sur le statut d’agent de voyage, en 3 notices:

- PRO4.0 sur l’immatriculation au registre ATOUT FRANCE
- PRO4.1 sur l’assurance « Responsabilité Civile Professionnelle » des agents de voyage
- PRO4.2 sur la garantie financière des agents de voyage

PRO5 procédure de gestion mixte des fuels
PRO6 notice explicative du contrat de Transport et de Prestations de service « journée » d’ECPY

Chaque notice est disponible en français et en anglais.

