

Foire aux questions relatives à l'arrêt temporaire Brexit

Question d'ordre général

Question	Réponse
Quel est l'élément déclencheur de l'arrêt temporaire ?	L'arrêt est la conséquence de l'application de l'accord de commerce et de coopération entre le Royaume-Uni et l'Union européenne (« accord Brexit »).
Quelle période est couverte par l'arrêt ?	Du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2021.

Bénéficiaires et conditions d'éligibilité

Question	Réponse
Qui peut bénéficier de l'aide et selon quelles conditions ?	<p>1/ L'armateur dont le navire actif au fichier flotte communautaire justifie d'une activité de 120 jours au cours des deux dernières années civiles précédant l'année de la date de présentation de la demande d'aide (ex : si la date de dépôt de la demande d'aide est le 1^{er} juin 2021, le navire doit justifier d'une activité de 120 jours sur la période du 1^{er} janvier 2019 au 1^{er} juin 2021).</p> <p>La notion d'armateur qui est privilégiée par la DPMA pour l'octroi de l'aide est une interprétation de la notion de propriétaire qui est habituellement retenue dans la politique commune de la pêche et prévue dans le règlement FEAMP. Le versement de l'aide à l'armateur est autorisé si celui-ci supporte les coûts fixes durant l'AT, et si l'armateur continue à payer un loyer au propriétaire durant l'AT alors il peut être considéré comme le propriétaire.</p> <p>2/ L'armateur doit ensuite démontrer un lien de causalité entre le Brexit et la nécessité de mettre en arrêt le navire qu'il exploite durant le premier semestre 2021 pour le navire de pêche. Trois critères d'éligibilité alternatifs sont retenus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une dépendance aux eaux britanniques ou des îles anglo-normandes (20 % de la valeur totale des ventes de captures durant l'année de référence 2019) ; - Une impossibilité d'accéder à certaines zones de pêche : eaux norvégiennes et féringiennes du fait de l'absence d'accord Nord ; non-délivrance de la licence 6-12 milles UK ou aux eaux de Jersey ou de Guernesey qui constituent les îles anglo-normandes (IAN) alors même que le navire justifie d'une activité d'antériorité sur les périodes de référence (2012-2016 pour les 6-12 milles UK ou 2017-2020 pour les eaux IAN) ; - Une dépendance à un ou plusieurs des stocks mentionnés à l'annexe 4 de l'arrêté AT Brexit du 29 avril 2021 générant en cumulé 20 % ou plus de la valeur totale des captures du navire durant l'année de référence 2019.

<p>Comment l'armateur justifie-t-il l'existence d'un lien de causalité entre l'arrêt du navire et le Brexit le cas échéant ?</p>	<p>1/ <u>Pour le critère de dépendance</u> : sur la base d'un fichier fourni par la DPMA, chaque OP reçoit des données individuelles concernant leurs navires adhérents et transmet le cas échéant une attestation au demandeur. Pour les navires hors-OP, une attestation du CRPMEM est utilisée qui sera fournie dans les mêmes conditions.</p> <p>Les extractions SACROIS restent la base sur lesquelles doivent s'appuyer les attestations de dépendance.</p> <p>Cependant, lorsque ces extractions font apparaître des cas particuliers de données apparemment incohérentes ou insuffisantes, les OP et CRPMEM peuvent délivrer des attestations non chiffrées et s'engagent à fournir toutes les pièces justificatives en cas de contrôle ou de sollicitations, afin d'accélérer la capacité à déposer des données de demande d'aides.</p> <p>Les OP et CRPMEM sont tenus d'informer la DPMA des cas particuliers pour lesquels ces attestations se basant sur des sources alternatives sont réalisées en les précisant. La vérification de la validité de celles-ci se fera lors de l'instruction.</p> <p>2/ <u>Pour le critère lié aux accès</u> : pour les navires concernés, l'armateur transmet les pièces suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Copie de l'autorisation délivrée par les autorités UK (6-12 milles UK et îles anglo-normandes); - Copie de l'autorisation délivrée l'année dernière sauf cas particulier d'autorisation de pêche relative à la Norvège et ou Féroé. <p>Le navire doit par ailleurs appartenir à une liste établie par la DPMA récapitulant tous les navires considérés comme éligibles par les autorités françaises à l'obtention d'une autorisation de pêche. Cette liste comprend aussi bien les navires ayant obtenu l'autorisation que ceux en attente ou même qui ont essuyé un refus par les autorités UK.</p> <p>3/ <u>Pour le critère de perte de possibilités de pêche</u> : la DPMA fournit à chaque OP pour ses navires adhérents ou au CRPMEM pour les navires hors-OP les données nécessaires pour apprécier l'éligibilité à ce critère.</p>
<p>Quand armateur et propriétaire sont deux personnes distinctes, quelles preuves sont à apporter de la part de l'armateur ?</p>	<p>L'acte de francisation suffit pour attester de l'affrètement du navire par l'armateur auprès du propriétaire du navire. En cas d'absence, toute pièce officielle permettant d'attester du lien entre les deux, le propriétaire et l'armateur, pour le navire, sera admise.</p>
<p>Les marins peuvent-ils bénéficier de l'aide ?</p>	<p>L'indemnisation est versée à l'armateur. La rémunération des marins fait partie intégrante des charges fixes qui sont indemnisées dans cet arrêt temporaire.</p>

<p>Quid d'un navire dont la forme sociétaire de l'armement change pendant la période de référence ?</p>	<p>Cela est possible à condition que le navire reste le même, justifie des 120 jours et que l'armement soit en capacité de prouver qu'il exploitait bien le navire sur la période malgré le changement juridique. Charge à l'armateur de fournir toutes les pièces permettant de justifier l'historique et le montage juridique.</p>
<p>Comment s'apprécie la condition des 120 jours d'activité ?</p>	<p>Les 120 jours d'activité portent sur la période du 1^{er} janvier 2019 jusqu'au jour de la demande d'aides, quelle que soit la zone d'activité.</p> <p>Les 120 jours peuvent être effectués sur l'une des deux années ou sur les deux années.</p> <p>On peut pour plus de clarté récapituler les cas de figure pouvant se poser :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Couple navire armateur inchangé sur 2019-2021 qui réunit les 120 jours éligibles ; • Couple navire armateur qui a changé sur 2019-2020 du fait d'un changement de navire : on regarde l'activité sur les 2 navires au cours de la période ; • Dans le cas de force majeure qui a empêché le navire de prendre la mer sur les deux années concernées, la preuve doit être apportée que le navire aurait réalisé ces 120 jours hors événement extérieur, irrésistible et imprévisible ; <p>Les services de l'État participant à l'instruction disposeront de la liste des navires qui respectent les conditions des 120 jours. Ils entreront en contact avec le demandeur le cas échéant si des justificatifs complémentaires sont nécessaires.</p>
<p>Qu'est-ce que l'on entend par être en situation régulière vis à vis des organismes en charge des cotisations fiscales, contributions sociales et de la CPO ?</p>	<p><u>URSSAF</u> : il n'est pas nécessaire pour le demandeur de demander une attestation à l'URSSAF qui transmettra un fichier des situations suivantes à l'administration :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Armement à jour de ses cotisations URSSAF au 31 décembre 2020 et ayant demandé un report de cotisations dues en mars, avril ou mai 2021. - Armement non à jour de ses cotisations URSSAF au 31 décembre 2020, et ayant conclu avec l'URSSAF un échéancier pour solder ses dettes. En matière de moratoire pour les cotisations, l'URSSAF a appliqué aux marins le même dispositif que pour les entreprises du régime général : les échéances du moratoire des mois de mars, avril et mai 2021 sont suspendues et reportées en fin d'échéancier. Ce report ne fera pas obstacle à la régularité de la situation. - Armement non à jour de ses cotisations URSSAF au 31 décembre 2020, n'ayant pas conclu de moratoire : dans ce cas, l'armement doit soit payer, soit transmettre à l'URSSAF une demande de délais de paiement pour les cotisations dues. - Armement avec un solde de majorations de retard au 31 décembre 2020 : il est considéré comme étant à jour en situation régulière. Et l'armement peut adresser à l'URSSAF une demande de remise des majorations de retard. <p><u>ENIM</u> :</p>

	<p>Il n'est pas nécessaire pour le demandeur de demander une attestation à l'ENIM, car l'ENIM, comme l'URSSAF, transmettra un fichier à l'administration. Le fichier ne comportera aucun chiffre, uniquement la liste des armements à jour de leur cotisation. Les conditions de régularité sont similaires à celles retenues dans le cadre de l'URSSAF.</p> <p><u>CNPMEM</u> :</p> <p>Le CNPMEM se chargera de constituer la liste des armements qui ne sont pas à jour de leurs CPO de 2020 à la date du 12 mars 2021. Cette liste sera transmise aux DIRM.</p>
Que signifie la formule de calcul de l'arrêt temporaire ?	On prend le chiffre d'affaires annuel (CAa) qu'on multiplie par le taux à appliquer pour défalquer les charges non supportées (1-T) (avec T : coûts variables non supportés et estimé égal à 30 % soit 0,3) par les bénéficiaires pendant l'arrêt et par le ratio : [nombre de jours d'arrêt prévus / 365 jours].
Quel est le chiffre d'affaires de référence pris en compte dans le calcul de l'indemnité ?	Le chiffre d'affaires est celui issu de l'exercice comptable de l'entreprise et c'est le dernier exercice attesté qui doit être pris en compte sauf, sur justification, s'il n'est pas représentatif.
Comment définir le CA de référence, pour les cas particuliers des navires neufs ou d'occasion entrés en activité depuis moins d'un exercice comptable ?	Si le navire est entré en flotte au cours des 24 derniers mois sans en remplacer un autre, et si son CA 2019 n'est pas disponible, alors le CA de référence est égal à la moyenne du CA du navire toutes espèces confondues, toutes zones confondues, évaluée par projection à partir de la première période suivant son entrée en flotte.
Quid du CA de référence pour les navires remplaçant un autre si le remplacement a eu lieu en 2019?	<p>Dans ce cas, le CA de référence est égal à la moyenne du CA des navires remplacés et remplaçant, sans chevauchement de période, sur les années 2018 et 2019.</p> <p>Ex : supposons qu'un navire remplaçant est entré en flotte le 1^{er} juin 2019. Dans ce cas, le CA de référence se calcule de la manière suivante :</p> <p>$\left[(\text{CA du navire remplacé du 1}^{\text{er}} \text{ janvier 2018 au 31 mai 2019}) + (\text{CA du navire remplaçant du 1}^{\text{er}} \text{ juin 2019 au 31 décembre 2019}) \right] / 2$</p>
Quid d'un navire remplaçant entré en flotte en ?	Dans ce cas le CA annuel de référence est égal au CA 2019 du navire remplacé.
Est-il possible en termes de pièces justificatives de n'apporter que le CA annuel attesté à défaut du bilan comptable général ?	Oui, le demandeur peut fournir le dernier chiffre d'affaires annuel du navire attesté de 2019. Si le dernier chiffre d'affaires annuel attesté disponible ne correspond pas à une année normale d'exploitation (CA annuel connaissant une baisse de 20 % en référence au chiffre d'affaires annuels moyen sur les cinq dernières années de 2014 à 2018).

Instruction/Processus

Questions des professionnels	Réponse DPMA
Quelle est la date de dépôt retenue ?	Il est possible de déposer un dossier de demande d'aide jusqu'au lundi 19 juillet 2021 à 17 heures.
Où puis-je trouver le formulaire de demande d'aides en ligne ? est-il censé pouvoir être renseigné directement sur le document PDF ?	<p>Le formulaire et les annexes y afférentes sont à compléter et imprimer à partir du site : https://mer.gouv.fr/FAQ_brexit_peche (rubrique « Accompagnement de la filière française »). Une notice de remplissage est mise à votre disposition. Pour une explication plus détaillée, veuillez-vous référer aux annexes 1 et 2 en bas de ce document.</p> <p>Enfin, il faut envoyer le dossier complet (demande, annexes et pièces obligatoires) avant le 19 juillet 2021 aux DIRM qui sont chargés de l'instruction.</p> <p>Afin de pouvoir renseigner les documents sous format PDF sur votre ordinateur, la notice de remplissage vous décrit la procédure pour y arriver. Il faudra quand même imprimer ensuite le document, le signer et le scanner.</p> <p>En cas d'acceptation de votre dossier, une convention entre vous et l'État (Préfet de région représenté par la DIRM) vous sera proposée.</p>
Où puis-je déposer mon dossier de demande ?	<p>Les dossiers de demande d'aide peuvent être déposés en main propre ou transmis par courrier à la direction interrégionale de la mer territorialement compétente.</p> <p>Les adresses de dépôt/envoi sont les suivantes :</p> <p>DIRM MEMN Normandie Direction interrégionale de la mer Mission territoriale de Caen 10, boulevard du général Vanier CS 75224 14052 CAEN Cedex 04</p> <p>DIRM MEMN Hauts-de-France Direction interrégionale de la mer Manche Est-mer du Nord Mission territoriale de Boulogne-sur-Mer 92 boulevard Gambetta BP 629 62321 Boulogne-sur-Mer Cedex</p> <p>DIRM NAMO Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique - Manche Ouest Division pêche et aquaculture 3, avenue de la préfecture 35026 RENNES - cedex 9</p> <p>DIRM SA</p>

	DIRM Sud-Atlantique Délégation Poitou-Charentes 5 Avenue de la Porte Dauphine 17000 LA ROCHELLE
Comment s'apprécie le respect de rendu des obligations déclaratives (OD) exactement ?	Cette condition s'apprécie sur les 12 mois précédents le dépôt de la demande.
Combien de jours un demandeur peut arrêter son navire ?	Maximum : du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2021 soit 181 jours. Minimum : 25 jours entre le 1 ^{er} janvier et le 30 juin 2021. Les jours d'arrêt (=immobilisation à quai) peuvent être consécutifs ou non. Dans le cas où ils ne le sont pas, le demandeur doit a minima arrêter son navire 5 jours consécutifs par période d'arrêt. Le demandeur doit initialement indiquer un plafond maximum de jours dans son dossier de demande d'aide. La convention est établie sur la base du plafond maximum de jours d'arrêt indiqué par le demandeur.
Qu'est-ce qu'un jour d'arrêt ?	Un jour d'arrêt correspond à un jour calendaire, c'est-à-dire un maintien à quai de 0h00 à minuit.
Le nombre de paiements partiels est-il limité ?	En principe, l'arrêt temporaire ne donne lieu qu'à un seul paiement versé après dépôt par le demandeur d'une demande de liquidation et de son traitement par les services compétents. Cependant, si l'AT est supérieur à 40 jours, il peut donner lieu à un versement intermédiaire sur la base des jours d'arrêts effectifs sur les 40 premiers jours après dépôt par le demandeur d'une première demande de liquidation et de son traitement par les services compétents.
Des formulaires pré-remplis de la demande d'aide sont-ils à attendre concernant l'identité du bénéficiaire ?	Non, c'est au demandeur de les remplir toutefois la DPMA a précisé la manière de remplir les formulaires et allégé certaines annexes.
Un dossier de demande d'aide pour indiquer le bénéficiaire et autant de dossiers (annexes) qu'il y a de navires concernés pour les données bateau est-il possible ?	Non, l'armateur dépose autant de dossier de demande d'aide que de navire. Cela permettra de faciliter les calculs et le traitement des dossiers par navire.
Quels délais d'instruction d'une demande d'aide du dépôt de la demande d'aide à un paiement ?	Les pièces justificatives ont été ajustées au maximum de manière à permettre une instruction rigoureuse et simplifiée, et une date limite de dépôt des dossiers a été mise en place dans l'arrêté (19/07/21). Les services vont pouvoir s'appuyer sur l'expérience acquise lors des deux épisodes d'arrêts temporaires à grande échelle mis en place dans le cadre de la crise sanitaire.
Est-il possible de substituer l'extrait Bis par un numéro de SIRET ?	L'extrait Kbis représente la véritable « carte d'identité » à jour d'une entreprise immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés (RCS). Ce document, qui peut être défini comme l'état civil à jour des entreprises immatriculées au RCS. L'extrait Kbis atteste de l'existence juridique de l'entreprise et donne une information

	<p>vérifiée qui fait foi. Il s'agit du seul document officiel prouvant l'identité et l'adresse de la personne (physique ou morale) immatriculée, son activité, ses organes de direction, administration, gestion ou contrôle, ainsi que l'existence ou non d'une procédure collective engagée à son encontre.</p> <p>Le numéro SIRET (Système Informatique pour le Répertoire des Entreprises sur le Territoire) est un code qui permet d'identifier une entreprise mais ne garantit pas la MAJ des données que nous retrouvons dans le Kbis.</p> <p>Cependant, dans le cas où il est impossible d'avoir un extrait Kbis (car pas enregistré au RCS comme c'est le cas pour les sociétés de fait, les copropriétés), l'ASP précise qu'il convient à la place d'obtenir un document permettant d'identifier le représentant légal (statuts, PV AG, etc.) et un avis Sirene (qui permettra de voir la situation de la société).</p>
L'extrait Kbis est-il suffisant pour attester la capacité du représentant légal à solliciter l'aide ? (y est indiqué le mandataire social) ; les statuts ne seraient dès lors pas à joindre ?	Si le mandataire social y est bien indiqué alors le Kbis peut suffire.
Quid de la commission de sélection ?	Les commissions de sélection ont été supprimées dans le cadre de l'AT Brexit.
L'AT peut-il commencer avant le dépôt du dossier ?	Oui, les navires sont éligibles à partir de la date inscrite dans l'arrêté, soit le 1er janvier 2021. Le principe de rétroactivité qui avait été validé pour les AT Covid est maintenu pour les AT Brexit.
Qui est considéré comme mandataire social et comment le justifier ?	<p>Le mandataire est identifié selon les statuts de l'entreprise.</p> <p>Le mandataire est, le cas échéant, désigné par une convention de mandat.</p> <p>D'autres actes officiels peuvent faire office de justificatif, tel que des transmissions de pouvoir par les directeurs d'armement.</p>
L'intervention d'une société de prestation externe (mécanique, électronique...) sur un navire arrêté à quai et ne faisant pas intervenir l'équipage (confiné à domicile), est-elle compatible avec le bénéfice d'un arrêt temporaire ?	<p>Les travaux d'entretien par des membres d'équipage sont autorisés dès lors que ces travaux sont réalisés sur un navire arrêté qui reste à quai et à flot. Toutefois, ces travaux ne peuvent faire appel à des prestataires extérieurs à l'équipage.</p> <p>Les navires déjà mis à sec avant le 1er janvier 2021 en vue de travaux sont susceptibles d'être indemnisés pendant la période d'interruption d'activité du chantier causée par le Brexit qui aurait lieu pendant la période d'éligibilité à l'arrêt temporaire. En ce cas, l'armement devra fournir une attestation du chantier confirmant les dates d'interruption de l'activité et des travaux sur le navire concerné en raison des mesures prises en lien avec les conséquences du Brexit, l'absence de clause dans le contrat visant à dédommager l'armement en raison du retard des travaux ainsi qu'une copie du contrat passé entre l'armement le chantier</p> <p>Pour illustrer ce type de cas, en exemple, un navire qui aurait été mis à sec pour des travaux le 8 mars 2021 pour des travaux prévus jusqu'au 23 mars 2021, a été bloqué au chantier du 16 mars au 30</p>

	<p>avril car ce dernier a cessé son activité du fait du Brexit. La période allant du 16 mars au 30 avril pourra être considéré comme une période d'arrêt, le navire étant à l'arrêt du fait du Brexit. La période de travaux entre le 12 mars et le 16 mars et la période de reprise des travaux après le 30 avril jusqu'à leur achèvement ne pourront pas être considérées comme des périodes d'arrêt.</p>
<p>Un armateur est propriétaire de 2 navires associés en rôle collectif. Il travaille seul, sur les 2 navires. Il a exprimé le souhait de se positionner en code 22 sur l'un de ses navires tout en continuant de pratiquer la pêche avec le second.</p> <p>Dans ce cas, il touchera double: les fruits de son travail en 00 et les fruits de l'arrêt temporaire en 22 alors qu'il s'agit du même propriétaire.</p> <p>Comment l'armement pourra t'il justifier son arrêt temporaire s'il est embarqué sur un autre navire ? Pouvez-vous m'indiquer si le propriétaire de ce navire est éligible à l'arrêt temporaire ?</p>	<p>Si l'armateur travaille seul sur les deux navires alors quand il est sur le navire « 1 » en activité de pêche, le navire « 2 » reste forcément à quai.</p> <p>Par conséquent le maintien à quai du navire « 2 » n'est pas lié aux conséquences de l'Accord Brexit et ne peut donc pas être éligible à l'aide AT.</p>
<p>Comment obtenir une attestation de régularité fiscale ?</p>	<p>Concernant les attestations de régularité fiscale, il existe une procédure automatique de téléchargement d'une attestation (Formulaire n°3666-SD) à partir du compte fiscal professionnel de chaque usager professionnel (source DDFIP)</p>

Questions connexes

Question	Réponse
Peut-on cumuler AT et activité partielle ?	Il n'est pas prévu dans l'arrêt du 29 avril 2021 de cumul entre l'AT Brexit et l'activité partielle (AP), en revanche son recours ne rend pas l'armateur inéligible à l'AT. En cas de recours à l'AP durant la même période que l'arrêt temporaire, les montants perçus au titre de l'AP seront à déduire de l'indemnisation versée au titre de l'AT.
Puis-je cumuler simultanément l'aide du fonds de solidarité et l'aide à un arrêt temporaire ?	Non, les deux aides ne peuvent pas être cumulées pour une même période, car elles visent à répondre au même objectif. Pour autant, le fait d'avoir demandé à bénéficier d'aides du fonds de solidarité ne rend pas inéligible à l'aide aux AT. Mais comme il n'est pas possible de cumuler ces deux aides il faut le signaler lors du renseignement du dossier de la demande d'aides aux AT (prévu notamment à l'annexe 1 du formulaire). L'aide du Fonds de solidarité sera alors défalquée de l'aide aux AT. Le demandeur devra apporter tous les justificatifs sur sa position.
Puis-je cumuler l'IPCA et l'aide à un arrêt temporaire ?	L'aide aux AT n'est pas cumulable avec le dispositif de compensation des pertes de CA des entreprises (IPCA Brexit) sur la période du 1er janvier au 31 mars 2021. Si une entreprise de pêche a déposé une demande d'aide soit pour l'IPCA, soit pour les AT pour tout ou partie du 1er trimestre 2021 alors son dossier sera de facto inéligible à l'autre dispositif d'aide pour le 1er trimestre 2021. Toutefois, les navires des entreprises de pêche ayant bénéficié du dispositif IPCA peuvent demander une aide à l'AT pour la période du 1er avril au 30 juin 2021 et de la même manière, les entreprises de pêche dont certains navires auront bénéficié d'une aide à l'AT à partir du 1er avril 2021 pourront demander une aide IPCA (qui ne s'applique que sur la période du 1er janvier au 31 mars).
Est-il possible d'utiliser l'arrêt temporaire pour mener à bien des travaux sur le navire arrêté ?	Non, car l'AT ne doit être motivé que par des raisons liées à l'application de l'Accord Brexit et la mise à sec d'un navire pour la réalisation de travaux n'est pas un motif d'arrêt éligible.
Un arrêt biologique (comme celui mise en œuvre pour la sole du golfe de Gascogne) peut-il être inclus dans l'AT ?	L'arrêt biologique n'est pas cumulable avec l'AT dès le début de la période d'éligibilité. Les jours d'arrêt biologique qui ont lieu dans la période d'éligibilité aux arrêts temporaires doivent être pris mais ne peuvent pas être intégrés dans l'AT. Ils ne donnent donc pas lieu à indemnisation.
Quelles règles s'appliquent, s'agissant du cumul d'aides entre les AT Brexit et les prêts garantis par l'État, visant à permettre de répondre aux besoins	S'agissant de prêts, donc avec un remboursement de la part du demandeur, il n'y a pas d'interaction avec la demande d'aide AT Covid.

de trésorerie des entreprises impactées par la crise du coronavirus ?	
A quelle position ENIM doit être rattaché l'armateur embarqué pour bénéficier d'une indemnité AT ?	Il s'agit de la position 22.
Certains armements ont des vendeuses ou des monteuses de filet salariés qui ont été en AP avant la publication de l'AT doivent-ils défalquer aussi les AP perçus par ces salariés lors du dépôt du dossier ?	Le non-cumul entre l'AP et l'AT a été fixé par arrêté, au motif que l'AT disposait d'une part salariale venant remplacer l'AP perçue par les salariés de l'employeur bénéficiant de l'AT. En dehors de cela, rien n'imposait ce non-cumul, ce qui a été confirmé par la DGEFP. Dès lors qu'il est imposé le non-cumul pour les personnels en lien avec le navire bénéficiaire de l'AT, il appartient à la DPMA de circonscrire le champ d'application de l'interdiction du cumul avec l'activité partielle. En l'espèce les montants d'activité partielle perçus par les vendeuses ou monteuses de filet salariés avant la publication de l'AT doivent être effectivement défalqués de l'indemnisation finale au titre des AT.
Les armateurs peuvent-ils déposer des demandes d'aide pour chacun de leur navire ?	Oui, l'armateur dépose autant de dossier de demande d'aide que de navire.
Les centres de gestion souhaiteraient avoir les calculs officiels de l'IPCA afin de mieux pouvoir guider les armateurs dans le choix d'un scénario (1 semestre en AT ou 1 ^{er} trim IPCA et 2 trim AT)	<p>L'IPCA s'adresse aux navire qui maintiennent une activité certes réduite tandis que l'AT concerne des navires contraints de rester à quai.</p> <p>L'aide IPCA est égale à 50 % des pertes de chiffre d'affaires subies par l'ensemble de l'activité de pêche de l'entreprise, entre le premier trimestre de l'année de référence 2019 et le premier trimestre 2021, à savoir pour la période du 1er janvier au 31 mars, dont est soustrait une franchise de 20 % du CA de référence sur cette période.</p> <p>Aide IPCA = 50 % [Perte CA - (CA réf * 20 %)]</p> <p>Avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - CA = chiffre d'affaires issu des activités de pêche de l'entreprise - Perte CA = CA réf - CA 2021 - CA 2021 = CA issu des activités de pêche sur la période du 1er janvier au 31 mars 2021 + le montant de l'indemnisation relative à l'activité partielle sur la même période - CA réf = CA issu des activités de pêche sur la période 1er janvier 2019 au 31 mars 2019
Le navire doit rester amarré à quai, mais est-ce que cela peut être un port autre que son port d'attache ? (En effet, certains bateau BL, seront amarré au Tréport, à Calais, voir pour certains dans des ports normands, pour plusieurs raisons, comme plus près des zones d'activités pêches et	Le navire peut rester amarré dans un port autre que son port d'attache dès lors que celui-ci est un port français. Il ne peut en revanche rester amarré dans un port étranger : en effet l'arrêt n'exclut pas le recoupement avec un contrôle de la présence physique du navire par une unité de contrôle qui ne peut se faire que dans un port français.

par soucis d'économies d'énergie.)	
Quelle est la doctrine concernant les jours fériés ?	L'arrêté AT Brexit ne prévoit pas de neutralisation de jours fériés dans la période d'éligibilité (du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2021). Les jours fériés sont dès lors considérés comme des journées éligibles comme les autres.
Si après le 30 juin certains répondent aux critères de l'AT, et que la DPMA décide de prolonger l'accompagnement, est-ce que ça sera un deuxième arrêté ou alors une prolongation du premier et à ce moment comment gérez-vous par rapport aux jours AT maximum indiqué lors du dépôt du dossier.	Il n'est pas tranché à ce stade sur l'option à retenir s'agissant de la prolongation de la période des arrêts temporaires Brexit. Dans le cas d'une prolongation de l'arrêté du 29 avril, plusieurs pistes sont envisageables. Il serait rajouté une nouvelle période d'éligibilité allant du 1 ^{er} juillet au 31 décembre au cours de laquelle les mêmes exigences seraient retenues (25 jours d'arrêt minimum, fractionnement en périodes non compressibles de 5 jours).
La règle de la fraction minimale de 5 jours est-elle rétroactive ?	Dans l'arrêté AT Brexit, la règle de fraction minimale vaut pour l'ensemble de la période d'éligibilité et elle est donc rétroactive.
Pour les bateaux « remplacés », « remplaçants » ou « demandeurs », sont-ils éligibles à l'AT ?	Dès lors qu'ils correspondent à l'un des critères Brexit – dépendance aux eaux britanniques/IAN, dépendance à certains stocks ou impossibilité d'accès – ils sont éligibles à l'AT Brexit. En outre le fait de ne pas avoir été bénéficiaire durant la période d'éligibilité du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2021 de l'autorisation délivrée par les autorités britanniques alors même qu'ils justifient d'une antériorité d'activité (celle des navires qu'ils remplacent) ouvrent droit aux AT Brexit au titre du critère de l'impossibilité d'accès.
Que faire en cas d'erreurs sur le rattachement d'un navire à un amateur plutôt qu'à un autre au sein d'une même OP ?	Vous pouvez corriger ces erreurs vous-même s'il s'agit de deux armateurs adhérents à votre OP. L'attestation de dépendance à fournir par l'OP pour la demande d'aide IPCA de l'entreprise indique les navires lui appartenant et fera office de preuve de l'accord des deux armateurs. Merci cependant de nous les faire remonter dès que vous les identifiez.

Questions contrôle

	Réponse
L'arrêt du navire peut-il se faire dans un port étranger ?	<p>Non car même si le VMS doit être allumé, l'arrêt n'exclut pas le recoupement avec un contrôle de la présence physique du navire par une unité de contrôle qui ne peut se faire que dans un port français.</p> <p>Toutefois, si pour des raisons particulières, indépendantes de la volonté de l'armateur et en lien avec le Brexit, un navire est en arrêt dans un port étranger, une étude au cas par cas pourra être envisagée sur la base de justificatifs fournis par l'armement.</p>
Comment vérifier le maintien à quai des navires ?	<p>Pendant toute la période d'éligibilité aux AT, et à compter de la date de publication de l'arrêté, les navires non-équipés en VMS doivent transmettre de manière intangible, chaque lundi, un préavis d'activité qui est un "planning" de leur activité à la DDTM/DML de leur DDTM d'immatriculation pour la semaine en précisant les périodes d'arrêt et d'activité ainsi que le port où aura lieu l'arrêt.</p> <p>D'autre part, au moment de la demande de paiement, tous les documents probants justifiant les périodes d'arrêt seront fournis par l'armement.</p> <p>Les périodes d'arrêt déclaré sans justificatif seront considérées comme des périodes d'activité.</p> <p>En l'absence de préavis d'activité hebdomadaire transmis par le représentant du navire, ce dernier sera considéré en position d'activité pour l'ensemble des jours de la semaine.</p> <p>Par ailleurs, il est rappelé que toute fausse déclaration est passible de sanction pénale en vertu des articles 441-1 à 441-12 du Code pénal et entraîne la nullité de la demande.</p> <p>La loi punit quiconque se rend coupable de fausses déclarations : « Constitue un faux, toute altération frauduleuse de la vérité, de nature à causer un préjudice et accomplie par quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout autre support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques.</p> <p>Le faux et l'usage de faux sont punis de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende.» (Code pénal, art.441-1). « Le fait de se faire délivrer indûment par une administration publique ou par un organisme chargé d'une mission de service public, par quelque moyen frauduleux que ce soit, un document destiné à constater un droit, une identité ou une qualité ou à accorder une autorisation, est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende » (Code pénal art.441-6).</p>
Où dois-je envoyer le préavis d'activité hebdomadaire ?	<p>A l'adresse électronique suivante de la DDTM/DML auprès de laquelle le navire est immatriculé :</p> <p>59 ddtm-dmlni-dunkerque@nord.gouv.fr 62 ddtm-dml-ecam@pas-de-calais.gouv.fr</p>

	<p>76 ddtm-od-peche@seine-maritime.gouv.fr 14 ddtm-at-peche@calvados.gouv.fr 50 ddtm-arret-temporaire@manche.gouv.fr 35 at35.feamp.dirm-namo@developpement-durable.gouv.fr 22 at22.feamp.dirm-namo@developpement-durable.gouv.fr 29 at29.feamp.dirm-namo@developpement-durable.gouv.fr 56 at56.feamp.dirm-namo@developpement-durable.gouv.fr 44 at44.feamp.dirm-namo@developpement-durable.gouv.fr 85 ddtm-dml-sramp@vendee.gouv.fr</p>
Quid du préavis lors de la semaine de publication de l'arrêté ?	Exceptionnellement cette première semaine les préavis pouvaient être envoyés jusqu'au jeudi 6 mai.
Puis-je modifier un préavis d'activité hebdomadaire déjà déposé ?	Non, le préavis d'activité hebdomadaire une fois déposée est intangible.
Un préavis peut-il être déposé en avance du lundi, comme le vendredi, samedi ou dimanche, pour la semaine à venir ?	Oui, cela contribuera à éviter l'engorgement des préavis le lundi. Néanmoins il restera intangible après son dépôt.
Des infractions peuvent-elles entraîner l'inéligibilité du demandeur ?	Conformément à l'article 42, paragraphe 2, du règlement (UE) no 1380/2013 (PCP), les infractions commises par les opérateurs en ce qui concerne les règles de la PCP entraînent l'interdiction temporaire ou permanente de bénéficier de l'aide financière de l'Union.
Quelles sont les infractions qui rendent la demande inéligible ?	<p>Un navire ayant fait l'objet d'une attribution de points dans les 12 mois précédant la demande (la date de la sanction administrative faisant foi), n'est pas éligible, sauf exception, dont les modalités sont détaillées ci dessous.</p> <p>Par dérogation à ce principe général, si le nombre de points cumulés par le navire est <u>inférieur</u> à 9, la demande d'aide FEAMP est admissible, à condition que ces points aient été attribués pour les infractions graves énumérées aux points 1, 2 et 5 de l'annexe XXX du règlement 404/2011, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Non-respect des obligations déclaratives ; - Pêche avec un engin interdit ; - Capture, transbordement et débarque d'espèces sous-taille.
Comment se passe le remboursement de l'aide si le bénéficiaire commet une infraction grave dans les 5 ans après le paiement de l'aide ?	Si l'infraction grave ou l'attribution de points d'infraction donnant lieu à l'irrecevabilité a été commise après la fin de l'opération, mais au cours de la période de 5 ans, les aides doivent être recouvrées <i>pro rata temporis</i> .
Quid du cas où une batterie de la VMS se vide tous les 2 jours. Quelle est la solution ? Pourrait-on procéder comme avec les navires qui n'ont pas	<p>En cas de problème technique de fonctionnement du VMS (à prouver auprès de la DIRM de rattachement), alors le navire doit avoir recours au préavis.</p> <p>A défaut la période sera considérée comme une période d'activité.</p>

de VMS et faire les déclarations hebdomadaires chaque lundi ?	
Lorsqu'un navire non équipé de VMS transmet un préavis d'activité avant lundi midi, celui-ci est-il engagé à réaliser exactement les jours d'arrêt indiqués ou bien peut-il réaliser un nombre de jours d'arrêt moindre que celui indiqué? Les jours effectivement réalisés pourront être régularisés au moment de la liquidation.	<p>Non, le préavis d'activité hebdomadaire une fois déposé est intangible.</p> <p>De plus, en l'absence de préavis d'activité hebdomadaire transmis par le représentant du navire, ce dernier sera considéré en position d'activité pour l'ensemble des jours de la semaine.</p> <p>L'heure de midi n'ayant pas été retenue dans l'arrêté le préavis peut être déposé jusqu'à minuit.</p>

Annexe 1 : Accéder au formulaire de demande

Accédez à la page web suivante : https://mer.gouv.fr/FAQ_brexit_peche



Descendez jusqu'à cette rubrique :



Téléchargez le formulaire de demande d'aide, les annexes techniques (format Excel) et la notice d'aide au remplissage.

Annexe 2 Remplissage et signature de formulaires PDF

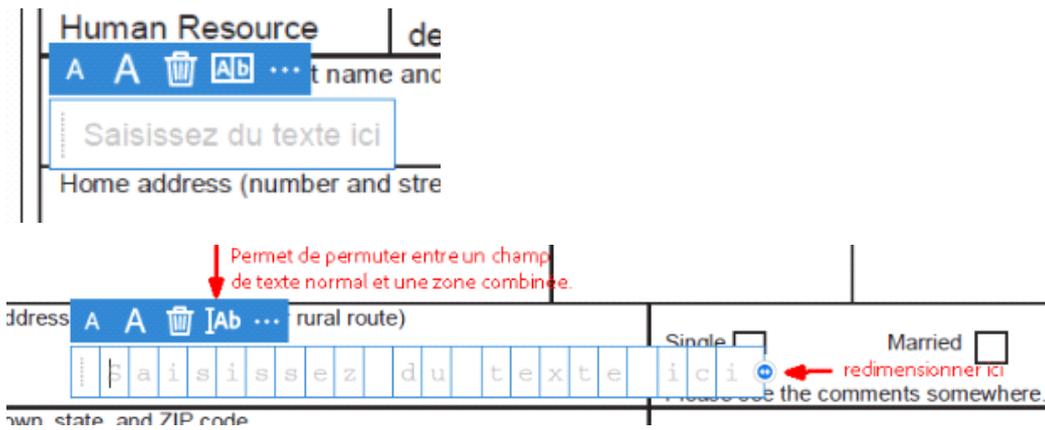
Pour permettre le remplissage d'un formulaire PDF dans Adobe Acrobat Reader DC, il faut d'abord aller dans le menu de la colonne de droite, et cliquer sur « remplir et signer ».



Une fois cet outil sélectionné, il est possible de compléter tous les champs requis.

Le texte saisi peut être adapté au format des cases du formulaire.

Il est possible de changer la taille de la police, ou de redimensionner la zone de saisie.



Si vous rencontrez des difficultés, une page d'aide Adobe est disponible à cette adresse :

<https://helpx.adobe.com/fr/reader/using/fill-and-sign.html>