

ARRÊTS TEMPORAIRES CÉTACÉS – FOIRE AUX QUESTIONS

Sommaire

	Page
Dépôt des demandes – Engins concernés	2
Dépôt des demandes – Lien du dépôt de la demande	2
Critères d'éligibilité – 120 jours de mer et activité anormale	2
Critères d'éligibilité – Vérification des 120 jours de mer	3
Critères d'éligibilité – Jour de mer avec engin à risque	3
Critères d'éligibilité – Vérification du jour de mer avec engin à risque	3
Critères d'éligibilité – Exclusion des entreprises en difficulté	4
Critères d'éligibilité – Respect de la Politique Commune de la Pêche	4
Procédure – Obligation de VMS pour tous les navires	4
Procédure – Vérification de la VMS	5
Procédure – Notification du port d'arrêt pour tous les navires	5
Procédure – Ports d'arrêt autorisés	5
Procédure – Nombre de demandes par navire	5
Arrêt du navire – Pêche scientifique	5
Arrêt du navire – Arrêt au mouillage	5
Arrêt du navire – Difficultés connues de VMS	6
Arrêt du navire – Batterie de la VMS	6
Arrêt du navire – Déplacements interportuaires	6
Arrêt du navire – Autre activité professionnelle	7
Arrêt du navire – Travaux autorisés	7

Arrêt du navire – Travaux débutés avant la période d'arrêt	8
Arrêt du navire – Equipement en dispositif technique	8
Arrêt du navire – Arrêt dans un port étranger	8
Arrêt du navire – Notification aux DDTM	8
Documents – Attestation du chiffre d'affaires	9
Documents – Cas des micro-entreprises	9
Contact – Contact FranceAgriMer	9
Equipage – Position ENIM des marins	9
Calcul de l'aide – Chiffre d'affaires de référence	10
Calcul de l'aide – Navire remplaçant différent du navire remplacé	11
Calcul de l'aide – Navire qui change de mode d'exploitation	11
Calcul de l'aide – Formule de calcul	11
Calcul de l'aide – Utilisation du barème de référence	12
Calcul de l'aide – Chiffre d'affaires anormal	13
Calcul de l'aide – Déduction des arrêts temporaires perçus	13
Calcul de l'aide – Achat d'un navire et nouvelle exploitation	14
Calcul de l'aide – Vente d'un navire	14
Calcul de l'aide – Date de vente d'un navire	14
Calcul de l'aide – 120 jours non justifiés	15
Calcul de l'aide – Autres aides perçues	15
Calcul de l'aide – Attestations fiscales et sociales	15
Calcul de l'aide – Anciens arrêts temporaires	15

Salaire de l'équipage – Parts amateur/équipage	16
Salaire de l'équipage- Chômage partiel	16
Position de l'équipage – Salarié sur plusieurs navires	16

Equipage – Congé maternité/ paternité, arrêt maladie, accident de travail	16
Demande d'aide – Attestation sur l'honneur	17
Demande d'aide – Versement de l'aide	17

Les dispositions [entre crochets] sont non validées et restent en discussions.

N°	Thématique	Question	Réponse
1	Dépôt des demandes – Engins concernés	Quels sont les navires concernés par l'indemnisation de l'arrêt temporaire ?	Les navires, objet de la demande de paiement, utilisent l'un des engins suivants : chalut pélagique à panneaux (code engin : OTM), chalut bœuf pélagique (code engin : PTM), chalut bœuf de fond (code engin : PTB), filet trémail (code engin : GTR), filet maillant calé (code engin : GNS), trémail et filets maillants combinés (GTN) et senne coulissante (code engin : PS) dans le golfe de Gascogne (eaux françaises de la zone CIEM VIII a, b, c, d).
2	Dépôt des demandes – Lien du dépôt de la demande	Comment se déroule le dépôt des demandes pour bénéficier de l'aide à l'arrêt temporaire ?	La demande d'indemnisation pourra s'effectuer dès la fin de la période de fermeture à travers le dépôt d'un dossier dématérialisé unique via le PAD dont le lien sera disponible sur le site de FranceAgriMer à l'adresse suivante : https://www.franceagrimer.fr/Accompagner/Plan-d-action-cetaces Les armateurs sont invités à remplir le formulaire de demande en ligne et à fournir toutes les pièces justificatives précisées au point 5.1 de la décision et dans la liste des pièces justificatives à fournir. Les armateurs sont invités à vérifier toutes les pièces avant envoi car tout erreur ou oubli aura pour conséquence de rallonger le temps d'instruction et de paiement.
3	Critères d'éligibilité – 120 jours de mer et activité anormale	Comment est vérifié le critère d'éligibilité relatif aux 120 jours de mer durant les deux dernières années précédant la demande d'aide ?	Le navire doit avoir mené des activités en mer au moins 120 jours durant les deux années civiles précédant l'année de présentation de la demande d'aide, soit les années 2023 et 2024.

			Les navires ne pouvant pas justifier de 120 jours d'activité sont compris comme : • les navires nouvellement entrés en flotte (entrée nette en flotte) en 2023 ou 2024 • les navires ayant connu un changement d'armateur en 2023 ou 2024 • les navires dont l'activité sur les années 2023-2024 ne correspond pas à une période d'activité normale en raison de circonstances objectives à justifier par l'armateur → Le nombre minimal de jours d'activité de pêche exigés pour ces navires sera calculé au pro rata des 120 jours au cours des deux années (soit 730 jours), en tenant compte des périodes d'activité réelles du navire réalisées avec l'armateur actuel.
3.1	Critères d'éligibilité – Vérification des 120 jours de mer	Pour apprécier le critère des 120 jours d'activité, les services instructeurs disposeront-ils de la liste des navires qui respectent cette condition ?	Les services instructeurs disposent bien de cette information. Les jours d'activité sont comptabilisés par le service instructeur sur la base des données transmises par l'administration.
4	Critères d'éligibilité – Jour de mer avec engin à risque	Comment est identifié le fait que le navire utilise un engin à risque (point 4° de l'article 2.2 de la décision) ? Comment ce critère doit-il être vérifié lors de la constitution et de l'instruction des dossiers ? quid des navires polyvalents ?	Le 1^{er} contrôle consiste à vérifier l'engin principal ou secondaire qui figure sur la licence de pêche européenne. L'armateur est donc invité à fournir une copie de sa licence de pêche européenne conformément au point 5.1 de la décision. Pour l'ensemble des navires (point 5° de l'article 2.2), dès lors que l'utilisation d'un engin à risque en zone VIII a,b,c,d est identifiée sur les jours d'activité au 1^{er} trimestre 2023 ou 2024, ce navire sera considéré comme éligible sous réserve qu'il respecte les autres critères.
5	Critères d'éligibilité – Vérification du jour de mer avec engin à risque	Comment démontrer que le navire objet de la demande d'aide a bien fait au moins 1 jour de mer avec un engin à risque au premier trimestre en 2023 ou en 2024 dans les eaux françaises de la zone CIEM VIII a, b, c, d (au sens du point 5° de l'article 2.2 de la décision) ?	Une vérification sera effectuée par l'administration. Dès lors qu'il est identifié que le navire a exercé au moins un jour de mer avec un engin à risque au premier trimestre 2023 ou 2024, ce dernier sera considéré comme éligible sur ce point. Les navires nouvellement entrés en flotte, remplaçants ou ayant changé d'armateur ou d'activité après le 31 mars 2024 et qui n'ont pas une antériorité d'activité justifiant l'utilisation de l'un des engins à risque, sont exemptés de la condition d'1 jour de mer avec un engin à risque s'ils respectent les deux conditions cumulatives suivantes :

			- ils sont en capacité de démontrer au moins 1 jour d'activité dans les eaux françaises de la zone CIEM VIII a, b, c, d depuis leur entrée en flotte au 22 janvier 2025 (l'utilisation d'un engin à risque n'est pas obligatoire ici) ; - ils s'engagent sur l'honneur à réaliser ce jour de mer avec un engin à risque dans la zone au 1er trimestre 2025. Attention, seul une nouvelle entrée en flotte, un navire remplaçant ou un changement d'armateur après le 31 mars 2024 peuvent justifier de l'utilisation de cette dérogation. Un navire n'ayant pas effectué un jour de mer avec engin à risque au premier trimestre des années 2023 ou 2024 dans les eaux françaises de la zone CIEM VIII a, b, c, d n'est pas considéré comme éligible.
7	Critères d'éligibilité – Exclusion des entreprises en difficulté	Comment sont caractérisées les entreprises en difficulté ? Les entreprises en redressement judiciaires sont-elles considérées comme des entreprises en difficulté ?	La circulaire du 5 février 2019 prise en application des règles européennes de concurrence relatives aux aides publiques aux activités économiques, qui dispose à la page 31 de la liste des critères pour lesquels une entreprise est considérée en difficulté. Elle précise que les entreprises en procédure de conciliation, en plan de sauvegarde ou de redressement judiciaire ne sont pas considérées comme des entreprises en difficulté pour l'octroi d'aides publiques.
8	Critères d'éligibilité – Respect de la Politique Commune de la Pêche	Comment s'articule l'obligation de respect de la politique commune de la pêche pendant 5 ans après le versement final de l'aide qui incombe à tous les bénéficiaires selon l'article 11 du règlement FEAMPA ?	Pendant les 5 années suivant les versements de l'aide, les DIRM feront remonter à FranceAgriMer tous les cas d'infractions graves commises par les navires bénéficiaires. Il est entendu par infractions graves notamment les activités considérées comme de la pêche illicite, non déclarée et non-réglémentée (INN), l'absence de transmission d'une déclaration de débarquement, l'augmentation de la puissance d'un moteur ou encore en cas de rejets illicites.
9	Procédure – Obligation de VMS pour tous les navires	Comment l'obligation d'installation du dispositif « Vessel Monitoring System » (VMS) est-elle mise en place ?	L'équipement d'une VMS homologuée et fonctionnelle sur son navire est une condition d'éligibilité à l'arrêt temporaire. L'absence d'équipement au 22 janvier 2025 entraînera d'office l'inéligibilité du navire demandeur. Les armateurs doivent s'assurer que leur balise VMS fonctionne au 22 janvier 2025 et doivent prévenir la DDTM de rattachement du port sous 48h si cela n'est pas le cas.

	Procédure – Vérification de la VMS	Comment seront vérifiés l'homologation et le fonctionnement de la VMS ?	Les armateurs doivent fournir tout document qui justifie du modèle de la balise VMS (facture, attestation, etc). Le fonctionnement de la VMS sera vérifié en fonction des relevés de la balise et des copies des notifications faites par les porteurs en cas d'avaries.
10	Procédure – Notification du port d'arrêt pour tous les navires	Y-a-t-il un préavis à fournir pour informer la DDTM de son port d'arrêt ?	Non, il n'est pas nécessaire de prévenir la DDTM de son port d'arrêt. En revanche, les armateurs doivent s'assurer que leur balise VMS est bien fonctionnelle au premier jour de l'arrêt soit le 22 janvier, et doivent alerter la DDTM de rattachement du port sous 48h si cela n'est pas le cas. Les jours d'après en cas d'avarie observée par l'armateur lui-même ou notifiée par le CNSP, les armateurs sont priés de prévenir la DDTM sous 48h et d'effectuer les réparations nécessaires dans un délai raisonnable, avant d'avertir la DDTM de la réparation de l'avarie.
13	Procédure – Ports d'arrêt autorisés	Dans quel port d'arrêt puis-je réaliser mon arrêt ?	Dans n'importe quel port français tant que ma VMS est bien allumée. Un arrêt dans un port autre de l'Union européenne est exceptionnellement possible et doit être notifié à la DDTM <u>de rattachement de l'immatriculation du navire</u> . Des règles spécifiques s'appliquent, elles sont détaillées à la question 26 de la FAQ.
14	Procédure – Nombre de demandes par navire	Un même navire, peut-il servir à plusieurs demandes d'indemnisation portées par plusieurs armateurs, notamment en cas de vente ?	Non, un même navire ne peut pas servir à deux demandes d'arrêt temporaire en cas de vente pendant la période de la fermeture spatio-temporelle.
16	Arrêt du navire – Pêche scientifique	Les navires pratiquant la pêche scientifique peuvent-ils continuer d'exercer leur activité pendant la période d'arrêt ?	Les activités de pêche scientifique avec un engin à risque doivent être reportées à une date ultérieure au 20 février 2025.
17	Arrêt du navire – Arrêt au mouillage	Les navires peuvent-ils s'arrêter au mouillage dans un port ?	Oui, les navires peuvent rester à quai ou à leur mouillage dans un port.

18	Arrêt du navire – Difficultés connues de VMS	Comment un navire avec des difficultés connues de VMS peut-il se conformer à ses obligations ?	Les VMS doivent rester allumées pendant l'intégralité de la période d'arrêt. Les armateurs observant une avarie sur leurs VMS, ou en cas de notification du CNSP indiquant une avarie, doivent prévenir la DDTM de rattachement du port d'arrêt sous 48h et fournir cette notification lors du dépôt de leur dossier. Les transmissions VMS doivent consécutivement être rétablies dans les plus brefs délais, soit par action directe permettant de relancer les émissions soit par intervention de l'installateur. Une fois le problème réglé, l'armateur en informe la DDTM.
19	Arrêt du navire – Batterie de la VMS	Afin de préserver la batterie de la VMS, est-il possible de l'éteindre lorsque le navire reste à quai ? Existe-t-il des solutions pour pallier le manque de batterie des VMS ?	Non. Les navires doivent impérativement maintenir allumée la VMS pendant toute la durée de l'arrêt. En cas d'arrêt de la VMS non dûment justifié à la DDTM, le dossier pourra être considéré comme inéligible. Dans le cadre du plan Cétacés uniquement, les armateurs arrêtés pourront alimenter leur balise directement sur la batterie du navire, ce qui n'est pas autorisé en mer.
20	Arrêt du navire – Déplacements interportuaires	Est-ce que le transit en mer est possible pendant la période d'arrêt ? Est-il possible de sortir du port pour faire des essais mécaniques par exemple ?	Le transit en mer n'est pas possible pendant la période d'arrêt. Le navire du bénéficiaire doit rester amarré à quai pendant la période d'arrêt à compter du 22 janvier 2025 à minuit. Certains mouvements exceptionnels au sein du bassin à flot ne remettent pas en question l'éligibilité d'une période d'arrêt s'ils s'inscrivent dans le cas d'une nécessité absolue (déplacement rendu nécessaire par exemple pour mettre le navire à l'abri d'une tempête), s'ils sont indépendants de la volonté de l'opérateur ou en cas de nécessité de maintenance ou d'entretien autorisée par le dispositif (voir question 22 relative aux travaux), et à condition que la notification ait bien été faite auprès de la DDTM de rattachement du port dans lequel est arrêté le navire. Dans le contexte de ces déplacements, les personnes à bord restent en position autorisée. Pour les navires présents dans un port étranger, aucun déplacement ni travaux n'est permis hormis des cas de nécessité absolue qui devront être notifiés à la DDTM de rattachement du navire immédiatement.

21	Arrêt du navire – Autre activité professionnelle	Pendant l'arrêt temporaire, l'armateur et/ou l'équipage peut-il exercer une autre activité de pêche sur un autre navire, ou une activité de pêche à pied professionnelle ? - Exemple 1 : un patron armateur a 2 navires qu'il exploite alternativement et décide de n'en arrêter qu'un seul pour exploiter le second. - Exemple 2 : un patron armateur arrête son navire et décide pendant la période d'arrêt d'embarquer sur un autre navire de pêche dont il n'est pas armateur.	Non car les arrêts temporaires couvrent l'ensemble de l'équipage, y compris le propriétaire embarqué. Un propriétaire embarqué qui travaille sur un navire A et qui possède également un navire B ne peut pas exercer une activité sur son navire B si le navire A bénéficie de l'arrêt temporaire. L'AT correspond en effet à une période d'activité qu'il aurait eu sur le navire A s'il n'était pas arrêté. Il ne peut pas être à la fois actif sur son navire A et sur son navire B. Il en est de même pour les membres d'équipage engagés sur le navire arrêté.
22	Arrêt du navire – Travaux autorisés	Les travaux sont-ils autorisés pendant la période d'arrêt ? Les visites de sécurité n'étant pas considérées comme des travaux, ne rentrent pas dans le champ de l'interdiction.	A l'exception des travaux de mise en sécurité indispensables au navire, des travaux d'installation des dispositifs techniques prévus dans l'arrêté du 24 octobre 2023 ou tous travaux pour les navires concernés par le plan d'équipement et visés par l'article 5.4 de l'arrêté du 13 décembre 2024 (navires prévus à l'équipement de caméras), les travaux nécessitant la mise à sec du navire sont interdits. Les travaux faisant appel à une entreprise extérieure pendant la période d'arrêt sont bien autorisés à quai ou dans les cas de mise à sec autorisés supra et, dans tous les cas, si l'équipage n'est pas mobilisé. Dans ces conditions, les jours de travaux ne seront pas décomptés de l'aide finale. Les travaux nécessitant une mise à sec ou faisant appel à l'équipage prévus pendant la période, débutés avant le 22 janvier 2024 et poursuivis pendant l'arrêt seront déduits des jours indemnisés au prorata du nombre de jours de travaux sur les 30 jours d'arrêt obligatoires, sauf pour ceux indispensables à la sécurité du navire. Les visites de sécurité n'étant pas considérées comme des travaux, elles ne rentrent pas dans le champ de l'interdiction. L'équipage doit bien rester dans une position autorisée pour ne pas être défalqué.

23	Arrêt du navire – Travaux débutés avant la période d’arrêt	Un navire en travaux avant le début de l’arrêt et qui ne sera pas remis à quai avant le 22 janvier 2024 est-il éligible à l’aide ?	Un navire qui débute ses travaux avant le 22 janvier 2025 et qui les poursuit pendant l’arrêt sera bien éligible à l’aide à partir du jour où, après la fin des travaux, il se remet à quai pour s’arrêter dans le cadre de l’arrêt temporaire. Les jours de travaux seront déduits du montant final indemnisé. Les travaux programmés avant la période de fermeture et qui se tiennent l’arrêt seront également déduits des jours indemnisés, sauf cas prévus en question 22.
24	Arrêt du navire – Equipement en dispositif technique	Un navire peut-il s’équiper d’un dispositif technique de réduction de captures accidentelles ou de caméras pendant la période d’arrêt ?	Oui, un navire peut s’équiper d’un dispositif défini dans l’arrêté du 24 octobre 2023 établissant des mesures spatio-temporelles Le demandeur ne peut pas réaliser des travaux nécessitant une mise à sec du navire, à l’exception des travaux de mise en sécurité indispensables au navire ou des travaux pour les navires concernés par le plan d’équipement et visés par l’article 5.4 de l’arrêté du 13 décembre 2024. Les navires visés par l’article 5.4 de l’arrêté du 13 décembre 2024 profitant de la disposition sus-citée, et qui ne sont pas équipés d’une caméra au 30 octobre 2025 devront rembourser l’aide proportionnellement au non-respect de l’infraction. L’équipage ne peut en ce sens être mobilisé pour les travaux. L’installation des dispositifs techniques est autorisée pendant l’arrêt, ainsi que les visites de sécurité, n’étant pas considérées comme des travaux.
26	Arrêt du navire – Arrêt dans un port étranger	Le navire peut-il effectuer son arrêt dans un port étranger ?	Un navire peut effectuer son arrêt dans un port étranger à condition qu’il soit équipé d’une balise AIS en plus de sa balise VMS. Il doit déclarer l’arrêt à l’étranger à la DDTM de rattachement de son navire avant le 22 janvier 2025 à minuit. En cas de nécessité de déplacement pour raisons impérieuses (voir question 20), il doit le notifier à la même DDTM préalablement au déplacement.
27	Arrêt du navire – Notification aux DDTM	Pourriez-vous résumer les cas dans lesquels les DDTM doivent être notifiées ? Quelles sont les DDTM concernées ?	L’armateur <u>doit prévenir la DDTM de rattachement du port d’arrêt du navire</u> : En cas de mouvements exceptionnels effectués pendant la période d’arrêt (voir question 20).

			- En cas d'avarie de sa VMS sous 48h, notifiée ou non par le CNSP. Une fois le problème réglé l'armateur en informe la DDTM. L'armateur <u>doit prévenir la DDTM d'immatriculation du navire</u> : - En cas d'arrêt dans un port de l'Union européenne autre qu'en France. Il doit justifier de l'équipement d'une balise AIS en plus d'une balise VMS sur son navire (voir question 26). - En cas de mouvements exceptionnels effectués pendant la période d'arrêt dans un port de l'Union européenne autre qu'en France (voir question 26). - En cas de d'arrêt à l'étranger : en cas d'avarie de sa VMS ou AIS sous 48h, notifiée ou non par le CNSP. Pour avertir de la réparation de la balise VMS ou AIS en cas d'avarie.
28	Documents – Attestation du chiffre d'affaires	Le CA doit être attesté par un comptable ? Peut-il être attesté par d'autres moyens ?	La certification du chiffre d'affaires doit être réalisée soit par un expert-comptable, soit par un centre de gestion, soit par un commissaire aux comptes.
29	Documents – Cas des micro-entreprises	Comment les micro-entreprises sans suivi comptable peuvent-elles faire attester leur chiffre d'affaires ?	Les micro-entreprises doivent également faire certifier leur chiffre d'affaires par un comptable ou un centre de gestion. L'attestation de l'annexe financière par un comptable peut exceptionnellement suffire.
30	Contact – Contact FranceAgriMer	Pourra-t-on avoir un n° de contact à FranceAgriMer ?	FranceAgriMer ne fournit pas de numéro mais une adresse mail à laquelle adresser l'ensemble des questions : plan-cetaces@franceagrimer.fr Une réponse rapide sera faite sur cette base dès lors que figure le numéro de dossier dans l'objet du mail ainsi que le dispositif concerné (AT Cétacés).
31	Equipage – Position ENIM des marins	L'armateur et/ou son équipage doivent être placés en position 22, 91 ou arrêts maladies suivant la situation pendant la période d'arrêt ?	Les marins salariés à bord du navire concerné par l'arrêt temporaire sont déclarés en position ENIM 22 (position pré ou post armement), en position 57 (position congé ou repos) ou en position 77 (formation) durant la période d'arrêt temporaire. Les autres positions telle que celle prévue pour les congés maladie ne sont pas autorisées car consisteraient en une surcompensation interdite par la réglementation européenne et doivent donc être modifiées. Les formations des membres de l'équipage sont bien autorisées pendant l'arrêt et n'entraînent pas une diminution de l'indemnisation, à condition : - que les membres de l'équipage concernés soient placés en position 77 dans le relevé DSN couvrant la période d'arrêt. - de pouvoir fournir à la demande du service instructeur les documents justifiant de la formation.

32	Calcul de l'aide – Chiffre d'affaires de référence	Quel est le chiffre d'affaires auquel se référer pour le calcul de l'indemnisation ? Quel chiffre d'affaires retenir en cas de navire acquis après le 1^{er} janvier 2022 et n'en remplaçant pas un autre (entrée nette en flotte) ? Quel chiffre d'affaires retenir en cas de vente d'un navire en 2022, 2023, 2024 ou 2025 et qui en remplace un autre (cas d'un navire remplaçant) ? Quel chiffre d'affaires retenir en cas de changement d'armateur pour un même navire après le 1^{er} janvier 2022 par un nouvel armateur (hors cas navire remplaçant, ce qui signifie que l'armateur concerné ne possédait pas de navire mais ce dernier appartenait à un armateur) ? Quelle est la procédure prévue en cas d'un trimestre anormal ?	Le chiffre d'affaires de référence pour le calcul de l'indemnisation est la moyenne des chiffres d'affaires tous engins, toutes zones et toutes espèces confondus du premier trimestre [ou du mois de février] des années 2022, 2023 et 2024. Pour les navires entrés en flotte après le 1^{er} janvier 2022 et ne remplaçant pas un autre (entrée nette en flotte), la valeur trimestrielle [ou mensuelle] des ventes de capture est celle du barème de référence disponible sur le site de FranceAgriMer. La procédure à suivre est précisée à la question 36 de la présente FAQ. Dans ce cas, le montant moyen trimestriel [ou mensuel] de la valeur des ventes est reconstitué sur les années 2022, 2023 et 2024 à partir de la valeur trimestrielle [ou mensuelle] des ventes du navire remplacé et du navire remplaçant, sans chevauchement de période. Si le navire remplaçant est différent en taille, en engin ou en mode d'exploitation par rapport au navire remplacé, alors le CA de référence pourra être établi par le barème de référence pour les années 2022, 2023 et 2024 (voir question 33). Dans ce cas, le montant moyen trimestriel [ou mensuel] est établi sur la base de la valeur des ventes du nouvel armateur pour les années complètes effectuées, et sur la base de la valeur des ventes historiques de l'ancien armateur pour les années de référence 2022, 2023 et 2024. En cas d'impossibilité pour le nouvel armateur de récupérer les données de l'ancien armateur, le CA sera établi par le barème de référence. Seule cette impossibilité permet de justifier l'utilisation du barème de référence (voir question 39). Si un premier trimestre en 2022, 2023 ou 2024 ne correspond pas à un trimestre normal d'exploitation pour la valeur totale des ventes des captures (valeur totale des ventes de capture trimestrielles connaissant une baisse de 30 % en référence à la valeur totale des ventes de capture moyen soit sur les cinq derniers premiers trimestres qui le précèdent, soit sur la période allant de l'entrée en flotte effective du navire au 31 décembre 2024 sous réserve qu'il
----	---	--	--

			soit entré en flotte avant le 1er janvier 2022), le choix peut alors se porter sur le barème de référence, pour les années 2022, 2023 et 2024. L'armateur devra fournir les pièces justifiant du caractère anormal du trimestre lors de sa demande d'aide. Ainsi, un armateur pour qui le trimestre 2022 est anormal peut comparer cette valeur avec le CA moyen du premier trimestre des années 2017, 2018, 2019, 2020 et 2021.
33	Calcul de l'aide – Navire remplaçant différent du navire remplacé	Comment le CA de référence est-il pris en compte quand le navire remplaçant est différent du navire remplacé ?	Lorsqu'un armateur remplace son navire et que ce navire est différent en taille ou en engin par rapport à son ancien navire, il peut utiliser le barème de référence selon les caractéristiques du nouveau navire demandeur de l'aide. Par exemple, si un armateur passe d'un petit navire de 9m exploité par un homme seul à un navire de 12 mètres, il n'est pas contraint d'utiliser le CA de son ancien navire pour les années correspondantes et pourra utiliser le barème de référence selon les caractéristiques du nouveau navire de 12 mètres.
34	Calcul de l'aide – Navire qui change de mode d'exploitation	Comment le CA est-il pris en compte quand un même navire a changé de mode d'exploitation entre 2022 et 2024 (homme seul qui passe à une exploitation à 3 marins par exemple) ?	Le CA de référence est basé sur les résultats du navire demandeur et ne pourra donc pas être modifié ou extrapolé en fonction du mode d'exploitation du navire. L'utilisation du barème dans ce cas n'est pas possible à moins de justifier d'un trimestre anormal (voir question 37). En cas de trimestre anormal avéré, il n'est pas possible de prendre une strate supérieure dans le barème de référence. La strate retenue doit correspondre aux caractéristiques du navire demandeur.
35	Calcul de l'aide – Formule de calcul	Pourriez-vous expliciter la méthode de calcul de l'indemnisation et la façon d'appliquer la prise en compte des jours d'arrêts temporaires effectués pendant la période de référence ?	La méthode de calcul de l'indemnisation des arrêts temporaires cétacés est la suivante, dont le résultat est noté P_e : $P_e = [CA \times (1-T) \times M] / J$ Avec CA : moyenne attestée des chiffres d'affaires du premier trimestre [ou du mois de février] des années 2022, 2023 et 2024 du navire, toutes espèces confondues, toutes zones confondues, tous engins confondus. Avec T : coûts variables non supportés : pour les navires pratiquant le filet ou la senne pélagique la valeur de T applicable est égale à 15 %. Pour les navires pratiquant le chalut, la valeur T applicable est égale à 20%.

			Avec M : nombre de jours où le navire reste à quai, soit 30 jours. Avec J : la moyenne sur les 3 années considérées du nombre de jours de référence par trimestre (soit 90 jours) [ou mensuel (soit 30 jours)] diminué du total de jours d'arrêts temporaires indemnisés au premier trimestre [ou aux mois de février] des années 2022, 2023 et 2024. Les jours d'arrêts temporaires retenus sont les jours effectivement indemnisés. Par exemple, pour un navire arrêté 10 jours au T1 2022 et 30 jours au T1 2024, $J = (80+90+60)/3 = 76,6$ jours. [Par exemple, pour un navire arrêté 6 jours au mois de février 2022 et 20 jours au mois de février 2023, $J = (24+30+10)/3 : 22$ jours.]
36	Calcul de l'aide – Utilisation du barème de référence	Quelle est la procédure à suivre pour trouver le barème de référence et ainsi connaître son chiffre d'affaires dans les cas qui le nécessitent ?	Comme précisés à la question 32, plusieurs cas nécessitent l'utilisation du barème de référence. Pour pouvoir déposer son dossier unique de demande de paiement avec un CA issu du barème, l'armateur concerné doit : - Se rendre sur le site de FranceAgriMer à l'adresse suivante : https://www.franceagrimer.fr/Accompagner/Plan-d-action-cetaces ; - Ouvrir le tableau qui sera mis en ligne incluant les CA de référence ; - Prendre connaissance du montant adapté au segment de son navire ; - Effectuer sa demande de paiement unique dans les mêmes conditions que pour n'importe quel autre navire en indiquant dans les valeurs de référence du CA le montant de référence du tableau.

37	Calcul de l'aide – Chiffre d'affaires anormal	En cas de chiffre d'affaires ne correspondant aux montants normaux d'exploitation pendant la période de référence, l'armateur peut-il se prévaloir d'un autre chiffre d'affaires ?	Si un premier trimestre en 2022, 2023 ou 2024 ne correspond pas à un trimestre normal d'exploitation pour la valeur totale des ventes des captures (valeur totale des ventes de capture trimestrielles connaissant une baisse de 30 % en référence à la valeur totale des ventes de capture moyen soit sur les cinq derniers premiers trimestres qui le précèdent, soit sur la période allant de l'entrée en flotte effective du navire à 2023 sous réserve qu'il soit entré en flotte avant le 1er janvier 2022), le choix peut alors se porter sur le barème de référence pour les années 2022, 2023 et 2024. Ainsi, un armateur pour qui le trimestre 2022 est anormal peut comparer cette valeur avec le CA moyen du premier trimestre des années 2017, 2018, 2019, 2020 et 2021. Si le CA du trimestre 2022 est inférieur à 30% à celui des années 2017, 2018, 2019, 2020 et 2021 en moyenne, alors l'armateur pourra se prévaloir du barème de référence.
38	Calcul de l'aide – Déduction des arrêts temporaires perçus	Pourriez-vous préciser la méthode pour retirer les AT Sole et Cétacés perçus durant les périodes de référence ?	Comme indiqué à la question 35, les jours d'AT effectués et indemnisés se soustraient au nombre de jours de référence J dans la formule de calcul. Ainsi, si l'armateur a fait le choix de prendre en compte son CA trimestriel moyen des années 2022, 2023 et 2024, le nombre de jours de référence 90 sera réduit du nombre de jours d'AT effectués pendant l'un des trimestres concernés. [De la même façon, si l'armateur choisit la prise en compte mensuelle du CA, il faudra retirer le nombre de jours d'AT sur les 30 jours du mois de février.] Par exemple si l'armateur a effectué 15 jours d'arrêt temporaire au premier trimestre 2022 et 30 jours dans le cadre des AT Cétacés 2024, le nombre de jours de référence ne sera plus égal à 90 mais bien à $(75+90+60)/3 = 75$ jours pour une prise en compte du CA trimestriel. Les jours d'arrêt temporaires déduits sont uniquement ceux ayant fait l'objet d'une indemnisation au titre des dispositifs en vigueur en 2022, 2023 et 2024

			(Arrêts temporaires Sole 2022 et 2023, et Arrêt temporaire Cétactés 2024). Les jours d'arrêt sollicités dans les demandes d'aide et de paiement pour ces dispositifs mais non retenus par les services instructeurs et donc non indemnisés ne peuvent être déduits de la période de référence.
39	Calcul de l'aide – Achat d'un navire et nouvelle exploitation	En cas d'achat du navire en remplacement d'aucun navire, de quel chiffre d'affaires le nouvel armateur peut-il se prévaloir ? En cas de changement de mode d'exploitation entre les deux navires, l'armateur peut-il se prévaloir du barème ?	Comme indiqué à la question 32, le montant moyen trimestriel [ou mensuel] est établi sur la base de la valeur des ventes du nouvel armateur pour les années complètes effectuées, et sur la base de la valeur des ventes historiques de l'ancien armateur pour les années de référence en reprenant l'activité préexistante du navire pendant la période de référence 2022, 2023 et 2024. En cas d'impossibilité justifiée d'utilisation des données de l'ancien armateur, le CA de référence sera établi par le barème de référence. Attention, seule l'impossibilité de se procurer le CA de l'ancien armateur peut justifier de l'utilisation du barème. La barème doit être utilisé selon les caractéristiques du navire demandeur. Un changement de mode d'exploitation entre l'ancien et le nouvel armateur ne peut pas justifier l'utilisation du barème.
40	Calcul de l'aide – Vente d'un navire	En cas d'achat d'un navire remplaçant un autre navire, quel navire est éligible ?	En cas de changement d'un navire en 2022, 2023, 2024 ou 2025, l'armateur qui rachète un nouveau navire doit se fonder sur la valeur des ventes reconstituée sur les années 2022, 2023 et 2024 à partir de la valeur trimestrielle [ou mensuelle] du navire remplacé et du navire remplaçant, sans chevauchement de période. Si le navire remplaçant est différent en taille, engin ou mode d'exploitation par rapport au navire remplacé, alors l'armateur peut utiliser le barème de référence selon les caractéristiques du nouveau navire demandeur de l'aide.
41	Calcul de l'aide – Date de vente d'un navire	En cas de vente d'un navire, quelle est la date qui fait foi ?	La date qui fait foi en cas de vente est celle du changement d'armateur indiquée dans l'application NAVPRO.

42	Calcul de l'aide – 120 jours non justifiés	Qu'est-il prévu pour les navires ne justifiant pas de 120 jours de mer ?	Les navires nouvellement entrés en flotte, les navires ayant connu un changement d'armateur ou ceux dont l'activité ne correspond pas à une période d'activité normale en raison de circonstances objectives à justifier par l'armateur, devront justifier d'un nombre de jours d'activité calculé au pro rata des 120 jours au cours des deux années (soit 730 jours), en tenant compte des périodes d'activité réelles du navire réalisées avec l'armateur actuel.
43	Calcul de l'aide – Autres aides perçues	Quelles sont les autres aides publiques perçues à annexer ?	Il s'agit de vérifier que les montants éligibles à l'arrêt temporaire n'ont pas déjà été subventionnés par le budget de l'Union ou le budget national/des collectivités, ainsi les aides perçues au titre des FESI et notamment du FEAMP et/ou FEAMPA. Le bénéficiaire doit déclarer toutes les aides publiques éventuellement reçues pour couvrir l'arrêt temporaire cétacés sur la période du 22 janvier au 20 février 2025.
44	Calcul de l'aide – Attestations fiscales et sociales	Comment les armateurs ayant acheté leur bateau en 2025 peuvent-ils fournir les attestations fiscales et sociales ?	Aucune attestation de régularisation fiscale n'est délivrée en ligne durant l'année de création de la société, si la société a moins d'un an, elle peut donc en être dispensée. Concernant l'attestation de régularité sociale, elle peut être obtenue a priori sans délai. Elle est à fournir au moment de la demande de paiement.
45	Calcul de l'aide – Anciens arrêts temporaires	Les aides perçues au titre des précédents arrêts temporaires sont-elles comptabilisées dans le chiffre d'affaires du navire ?	Non, les subventions perçues par l'entreprise ne sont pas comptabilisées dans le calcul du chiffre d'affaires, conformément à l'article 1647 B sexies A du code général des impôts. En revanche, comme indiqué à la question 38, les armateurs peuvent déduire les jours d'arrêts effectués sur les périodes de référence. Les jours d'arrêt temporaires déduits de la période de référence pour le calcul du CA sont uniquement ceux ayant fait l'objet d'une indemnisation au titre des dispositifs en vigueur en 2022, 2023 et 2024. Les jours d'arrêt sollicités dans les demandes d'aide et de paiement pour ces dispositifs mais non retenus par les services instructeurs ne peuvent être déduits de la période de référence.

46	Salaire de l'équipage – Parts armateur/équipage	L'aide prévoit-elle une part pour l'armateur et une part pour l'équipage ?	L'aide à l'arrêt temporaire ne distingue pas une éventuelle part armateur d'une part équipage. L'aide versée à l'armateur compense la rémunération des membres d'équipage (charge fixe qui incombe à l'armateur). Pour bénéficier de l'aide, l'armateur s'engage sur l'honneur à payer son équipage dans le respect du contrat de travail conclu entre les deux parties. Si un membre de l'équipage est engagé par plusieurs armateurs concernés par l'AT, il devra percevoir sa rémunération globale provenant des navires en question, conformément à ses contrats de travail. Les marins lésés doivent se tourner vers le Conseil des prud'hommes (CPH) dans un délai de 3 ans à compter du moment où ils auraient dû être payés.
47	Salaire de l'équipage- Chômage partiel	L'arrêt temporaire est-il compatible avec le chômage partiel ? Qu'en est-il du personnel à terre ?	L'arrêt temporaire compense la rémunération des membres d'équipage (charge fixe qui incombe à l'armateur) et doit être reversée dans le respect du contrat de travail. Par conséquent, l'aide n'est pas cumulable avec le chômage partiel. Les montants perçus au titre du chômage partiel doivent être déclarés lors du dépôt de la demande de paiement et sont déduits du montant perçu au titre de l'AT Cétacés, dès lors que le chômage partiel est perçu en même temps que la période d'arrêt. L'activité partielle reste possible uniquement pour le personnel à terre de l'entreprise en cas de besoin.
48	Position de l'équipage – Salarié sur plusieurs navires	Comment déclarer un membre de l'équipage qui travaille sur deux navires appartenant au même armateur ?	Un même membre de l'équipage ne peut pas être déclaré sur deux navires différents en même temps au risque d'une surcompensation. L'armateur doit le déclarer sur l'un ou l'autre navire.
49	Equipage – Congé maternité/ paternité, arrêt maladie, accident de travail	Un demandeur ou membre de l'équipage en congé maternité/paternité, accident de travail ou arrêt maladie peut-il prétendre à l'aide ?	Le demandeur ne peut pas cumuler ce type de position et l'aide à l'arrêt temporaire. Pour autant, ces mises en position pendant l'arrêt n'impactent pas l'ensemble du dossier. En effet, dans le cas où, sans que soit remis en cause la réalité de l'arrêt du navire et celui du personnel, un membre de l'équipage est déclaré dans une autre position que les positions 22, 57 et 77 autorisées, la part salariale de la personne concernée est retirée du montant de l'aide finale. Le montant à

			déduire de l'aide, calculé sur la base de la convention collective nationale de la pêche professionnelle maritime, est de 100,79 € par jour et par membre de l'équipage.
50	Demande d'aide – Attestation sur l'honneur	Existe-t-il un/des document(s) « officiel(s) » d'attestation sur l'honneur ?	Il n'existe pas de document officiel pour attester sur l'honneur mais des formulaires types sont téléchargeables sur le site Service-public.fr. Une lettre libre sous format électronique ou manuscrit si celle-ci est bien lisible est également recevable.
51	Demande d'aide – Versement de l'aide	L'entreprise doit-elle toujours juridiquement exister après le dépôt du dossier pour bénéficier de l'aide ?	Oui, il est impératif que l'entreprise ne soit pas liquidée ou fermée tant que l'aide n'est pas versée. Si l'entreprise n'existe plus avant le paiement de l'aide, ce dernier sera alors impossible.