

Ça vous
est arrivé

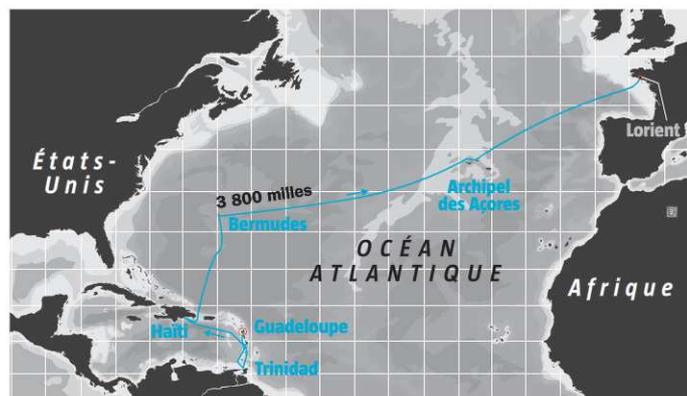


ANTILLES-BRETAGNE

«J'AI DÛ REPAYER LA TVA SUR MON BATEAU POUR AVOIR FAIT ESCALE EN FRANCE»

Alors qu'il était arrivé à Lorient six mois plus tôt en provenance d'Haïti et qu'il se croyait en règle, Patrick s'est vu saisir son voilier par les douanes. Le navire, acheté aux Antilles et immatriculé à Papeete, était considéré comme «marchandise d'importation» du fait qu'il faisait escale en France métropolitaine, pays de résidence de son propriétaire, et Patrick devait donc s'acquitter du différentiel de TVA – ce dont personne ne l'avait informé. Ce défaut d'information lui a coûté son voyage et une rondelette somme d'argent.

Récit, par Patrick Shan avec Delphine Fleury.



FRANÇOIS CHEVALER

Je sors de la brigade garde-côtes des douanes de Lorient sonné. Depuis dix minutes, *Anunkasa* n'est plus à moi ! Confisqué, réquisitionné ! J'ai dans la main une notification pour «importation sans déclaration de marchandises non prohibées», «défaut de paiement du droit de navigation» et avis de saisie de mon voilier, qualifié de «marchandise de fraude». Alors que ces mêmes douaniers sont montés à mon bord à mon arrivée d'Haïti, il y a quelques mois,

en me disant que tout était en règle ! Je n'y comprends plus rien : moi qui ai pris soin d'éviter les côtes vénézuéliennes par crainte de la piraterie, c'est sur les côtes de France que je me retrouve avec une saisie de mon navire et une demande de rançon ! En effet, si je veux récupérer mon bien, j'ai quinze jours pour trouver 16 000 euros...

Il n'est pas dit que je ne suis pas, au moins partiellement, en faute, mais pour comprendre l'injustice qui m'arrive – et qui ris-

que d'arriver demain à tout candidat à l'achat outre-mer d'un bateau de grande croisière – un retour en arrière s'impose.

IMMATRICULÉ À PAPEETE

Président d'une ONG effectuant des missions de soins en médecine traditionnelle chinoise dans différentes régions du monde, j'étais depuis 2008 à la recherche d'un bateau dans la perspective d'un projet humanitaire, baptisé «File en Tropiques»,

consistant en un tour du monde à la voile sur cinq ans avec soins et formation aux escales (pour plus de détail de ce projet : www.humanitrad.org). Faute d'avoir pu trouver un sponsor pour ce projet, je contracte en 2009 un emprunt personnel pour faire l'achat en nom propre d'un voilier, trouvé sur Internet, et qui semble convenir parfaitement. Ce solide dériveur lesté en aluminium de 13 mètres est immatriculé à Papeete, et son propriétaire rési-

Après l'achat de Anunkasa, Patrick effectue des missions humanitaires en Guyane et Haïti et rentre en France à Lorient.



PHOTOS PATRICK SHAN



de en France. Le bateau est depuis un an en Guadeloupe, mais cela me dérange d'autant moins que les premières missions prévues – et réalisées, courant 2010 et 2011 – sont en Guyane française et en Haïti. De là, j'envisage de poursuivre ma route vers le Pacifique...

Sachant que le bateau est immatriculé à Papeete, je me renseigne sur le caractère légal de cet achat. Le vendeur, des amis navigateurs au long cours ou travaillant

aux Glénans, des amis journalistes du monde nautique et les Affaires maritimes me donnent tous la même réponse : au vu de son destin «tourdumondiste», et du fait que ce bateau, construit et immatriculé en France en 1997, a déjà payé la TVA une première fois en France, rien ne s'oppose au maintien de son immatriculation actuelle (puisque'il a bien un Acte de francisation et que son propriétaire actuel est français), pourvu qu'il ne séjourne jamais

plus d'un certain nombre de mois dans quelque pays que ce soit (incluant la France), sous peine sinon de devoir régler de nouvelles taxes ou un octroi de mer. Satisfait de ces versions unanimes, je ne cherche pas plus loin, et après expertise, j'achète donc ce bateau. J'avoue n'avoir pas, à ce moment, le réflexe de poser la question aux douanes de métropole. Venant de le faire (malheureusement seulement de manière orale) auprès des Affaires maritimes, je suppose – apparemment à tort – que la communication existe entre les administrations maritimes françaises, comme entre les douanes de métropole et celles des DOM-TOM.

RETOUR EN MÉTROPOLE

Lorsque le service des douanes de Papeete envoie par courrier à mon adresse de métropole le titre de navigation (à en-tête du ministère du Budget de la République française), il ne me donne pas la moindre information ni ne fait la moindre recommandation.

Me voici l'heureux propriétaire d'un voilier avec lequel j'effectue comme prévu deux premières missions de soins, auprès des Indiens wayana de Guyane française et avec SOS Medicos en Haïti.

Mais l'absence chronique de sponsor combinée aux besoins de réfection du bateau me conduit à devoir renoncer un temps à la «grande boucle» et à passer plus tôt

J'ACHÈTE CE DÉRIVEUR CONSTRUIT
ET IMMATRICULÉ EN FRANCE EN 1987
QUI A **DÉJÀ PAYÉ LA TVA**
UNE PREMIÈRE FOIS EN FRANCE.

« J'AI DÛ REPAYER LA TVA SUR MON BATEAU POUR

L'ASSOCIATION HUMANITRAD



L'association Humanitrad est une ONG internationale qui organise des missions de soins et de formation en médecine traditionnelle chinoise auprès des minorités ethniques et des populations défavorisées de différents pays. Son président, Patrick Shan, organise des stages de courte durée à l'attention des navigateurs désirant une meilleure autonomie en matière de santé à bord, et apporter des soins de santé primaire aux escales.

Pour plus d'information : 02.07.33.88.51, www.ethnomedecine.org

que prévu en métropole pour remettre le bateau en état. Moi qui pensais avoir économisé une traversée en achetant mon bateau de l'autre côté de l'Atlantique, c'est raté ! Lorsque les services de douanes françaises de Guadeloupe ou de Martinique, informées de ma nouvelle destination (Lorient), tamponnent les documents de sortie du territoire du bateau, nul ne m'informe d'un quelconque problème possible si je retourne en France. Pas plus que les douanes de Lorient, à mon arrivée à Port-Louis en provenance d'Haïti, à la fin de l'été dernier ! Devant témoins, le jour même de mon arrivée, celles-ci sont montées à mon bord, ont observé les documents, m'ont dit que j'étais en règle, que je n'étais toutefois pas censé rester plus d'un an et demi sans re-

prendre la route à destination d'un pays hors UE (ce qui à nouveau semblait confirmer ce qu'on m'avait toujours dit). On me suggère simplement de « passer au service des douanes pour vérifier plus précisément les délais ». C'est ce que je fais, six mois plus tard, et c'est là que je me vois traité de fraudeur, et placé devant un ultimatum incompréhensible. Franchement, si j'avais voulu frauder, aurais-je ramené le bateau en France pour le laisser au ponton pendant six mois, dans l'attente de sa saisie ?

UN BROUILLARD JURIDIQUE

Sur les bases de ma bonne foi, l'amende fixée (et correspondant pour l'essentiel à un nouveau paiement de la TVA du bateau) a été minorée. J'avoue avoir du mal à m'en réjouir. Si je suis vraiment de bonne foi, est-il alors normal qu'on me demande de fournir une telle somme dans des délais impossibles, avec menace de saisie à la clé ? Informés de ma mésaventure, ceux qui m'avaient encouragé dans mon projet ont persisté à me déclarer leur incompréhension. Même si ces personnes n'ont pas de compétences douanières, cela démontre qu'il existe un défaut d'information et de communication, que certaines législations restent vagues aux yeux de tous, et que je ne suis sans doute pas le dernier à en être victime.

Tout ceci étant posé, je veux bien admettre qu'au-delà des incertitudes, des textes de loi existent, qui mettent en défaut certains acheteurs de bateaux dans la France d'outre-mer. Ce que je n'accepte pas, et qui motive mon témoignage, c'est la situation dramatique dans laquelle j'ai été mis du jour au lendemain, me voyant, si je ne



ANUNKASA

Année de construction : 1997.
Chantier : La Trinité à La Trinité-sur-Mer.
Architecte : Michel Joubert.
Longueur : 12,86 m.
Largeur : 4 m.
Tirant d'eau : 1,30-2,20 m.



trouvais pas cette somme importante en quelques jours, dans l'obligation de vendre mon bateau, et voir brutalement l'ensemble de mon projet humanitaire s'écrouler. Les courriers que j'ai adressés à la direction régionale des douanes n'y ont rien

changé. Tout au plus ai-je eu droit à une proposition de versements en un an (soit des mensualités de plus de 2000 euros par mois !), assortis d'un dépôt de garantie bancaire. N'ayant pas personnellement les moyens financiers requis, je n'ai pu récupérer mon bateau qu'en faisant une croix sur plusieurs années de missions humanitaires, et en entraînant des proches dans une situation difficile. En mon for intérieur, je n'ai toujours pas le sentiment de m'être acquitté d'une dette, mais d'avoir été victime d'une forme légale d'extorsion (Art. 312-1 du Code pénal), pour avoir imprudemment fait escale le long des côtes françaises.

Les douanes exigent à présent que je fasse réimmatriculer sans attendre *Anunkasa* en France métropolitaine. Il est pourtant déjà sous pavillon français ! Une aberration de plus, mais je vais le faire, pour être tranquille, car il me reste quelques années à tirer par ici, le temps de payer mes dettes et remettre mon bateau à flot. *Anunkasa* est aujourd'hui ma résidence principale, et ce dont je rêve pour l'avenir, c'est d'une retraite nomade où je pourrai donner des soins itinérants, sans avoir à me demander en permanence à quel foyer fiscal, ni même à quel pays, j'appartiens !

P.S.

A MON ARRIVÉE
À LORIENT,
LES DOUANES
SONT MONTÉES
À BORD, ET
M'ONT DIT QUE
MES PAPIERS
ÉTAIENT EN RÈGLE.



Patrick a réussi à ne pas vendre son voilier mais a été obligé de renoncer à ses projets. Aujourd'hui, il lui reste encore des années pour rembourser ses dettes, avant de repartir pour une retraite nomade !

Les leçons que j'en tire

Cette mésaventure révèle qu'à partir du moment où l'on fait escale sur les côtes de son pays de résidence, dès lors que notre bateau n'est pas immatriculé localement, quels que soient la durée et le motif prévus de l'escale, en langage douanier, cela s'appelle une importation, avec toutes les conséquences fiscales que cela peut avoir.

Si j'envisageais à nouveau l'achat d'un bateau neuf ou d'occasion hors de France métropolitaine, je m'adresserais au service des douanes de mon lieu (et non simplement mon pays) de résidence, prioritairement à toute autre administration, pour demander par écrit de stipuler les conditions inhérentes à cet achat.

En théorie, en l'état de la loi actuelle, si j'avais comme projet de vivre tour à tour trois ans dans les DOM-TOM (ou hors UE) et trois ans en métropole avec mon bateau, je devrais à chaque fois me faire réimmatriculer, et à chaque fois repayer la TVA. Ce qui montre bien que le mode de vie nomade est le parent pauvre de la législation.

L'ANALYSE DE VOILES ET VOILIERS

IMPORTATION, TVA, DROIT DE NAVIGATION : CONNAÎTRE SES DROITS ET SES DEVOIRS

La situation de Patrick n'est malheureusement pas un cas isolé : nous avons déjà été informés de plusieurs cas de plaisanciers qui, sans avoir le moins du monde la volonté de frauder, se sont retrouvés contraints de régler une forte taxe ou amende par défaut d'information.

Tel le cas d'un Français résidant en Espagne qui, pour avoir amené son voilier, immatriculé en France, dans son pays de résidence, s'était vu obligé par les douanes espagnoles de payer un «impôt spécial», s'élevant à 12 % de la valeur de son bien, et de changer l'immatriculation de son voilier. Malgré d'innombrables démarches et recours, il n'avait finalement eu d'autre choix, tout comme dans le cas de Patrick, que de s'acquitter des sommes réclamées. Voyons ce qui s'est passé pour Patrick : son bateau, acheté et immatriculé en France, battant pavillon français, a naturellement été soumis à la TVA, qui a été acquittée par son premier propriétaire au moment de l'achat.

Lorsque le navire a quitté la France pour la Polynésie française (qui n'appartient pas au territoire douanier communautaire), il a de fait perdu son statut de marchandise communautaire et a dû faire l'objet d'une déclaration en douane. Plus tard, lorsque son propriétaire l'a emmené en Guadeloupe, il a dû payer la TVA réduite, à 8,50 %, pour son «importation» sur le territoire douanier communautaire. Enfin, lorsque le voilier a accosté à Lorient, son nouveau propriétaire, Patrick, était tenu (mais encore fallait-il le savoir !) de faire une déclaration en douane, et d'«importer» à nouveau son bateau en France métropolitaine.

Le fait qu'il soit en voyage autour du monde, et que Lorient n'était qu'une escale dans son périple ne comptait pas, dans la mesure où il était, aux yeux de l'administration, résident en France. Il lui fallait donc régler le différentiel de TVA entre les 8,50 % réglés en Guadeloupe par l'ancien propriétaire et les 19,60 %

résultant de l'importation en métropole. A cela, s'est ajoutée une amende pour non-paiement du DAFN (Droit annuel de francisation et de navigation) pour les années 2010 et 2011, droit pour lequel Patrick n'avait jamais reçu aucun avis ni notification – mais qu'il se devait pourtant de payer. En effet, l'article 223 du Code des douanes dispose que les propriétaires de navires de plaisance français sont redevables du DAFN sans considération d'un lieu de résidence ou des modalités d'utilisation de leur navire. Ils le doivent chaque année, dès lors qu'ils sont sous pavillon français.

Alors pourquoi Patrick n'a-t-il jamais reçu d'avis de paiement ? S'il ne nous revient pas, à *Voiles et Voiliers*, de remettre en cause le Code des douanes, tout au moins peut-on relever un évident manque de clarté – et de logique, parfois – quant aux démarches à effectuer et aux taxes à payer dès lors que l'on sort de France métropolitaine.

Reste qu'en la matière, c'est bien au propriétaire qu'il revient de s'informer, et ce auprès des autorités officielles. Patrick aurait pu éviter ces déconvenues en contactant directement les douanes de métropole (puisque'il est résident en France métropolitaine) et en exigeant de leur part un document écrit, précisant ses droits et ses devoirs. En toute connaissance de ces lois, il aurait sans doute porté son choix sur un autre voilier, immatriculé en métropole...

Pour information, il existe un fascicule, intitulé «La douane et la plaisance, guide des formalités», téléchargeable sur le site des douanes (www.douane.gouv.fr, rubrique «achats et tourisme», puis «la douane et la navigation»), dans lequel on trouve l'essentiel des dispositions douanières, des formalités et les coordonnées des bureaux de douane à contacter. D.F.

Merci à maître Geneviève Rebufat-Frilet pour son aide.