

# Brexit et transport maritime : quel impact ?

Pour les armateurs, il n'y a pas de scénario 'business as usual', mais l'ampleur exacte des conséquences du Brexit dépendra des modalités d'association du Royaume-Uni avec l'UE, qui restent à déterminer. **Armateurs de France souhaite qu'elles se rapprochent autant que possible de la situation actuelle, et appelle les négociateurs européens et le gouvernement français à informer et consulter les opérateurs de manière régulière, à leur niveau respectif.**

Outre l'impact indirect, lié aux fluctuations des échanges dont les navires sont le vecteur, aux évolutions du taux de change £/€, et au pouvoir d'achat des consommateurs, le Brexit aura un impact sur les deux domaines suivants.

## PROCESSUS EN COURS :

Référendum : 23 juin 2016.

[Livre Blanc](#) du gouvernement britannique sur la sortie de l'UE et la nouvelle relation UE-UK : 2 février 2017.

13 mars 2017 : adoption par les deux chambres du European Union (Notification of Withdrawal) Bill. 16 mars : accord royal, le texte devient loi et donne au gouvernement l'autorisation d'activer l'article 50.

29 mars : [activation](#) de l'article 50

30 mars : publication du [Great Repeal Act](#).

Avril – mai 2017 : adoption des guidelines et des règles de négociation côté UE 27

19 juin : premier round de négociations

A venir :

- Poursuite des négociations sur les modalités de sortie, ouverture des négociations sur la relation future
- Adoption de l'accord de sortie (Conseil : majorité qualifiée ; Parlement : majorité simple).
- 30 mars 2019 : le UK quitte l'UE

## FLUIDITE DES ECHANGES :

Le **rétablissement d'une frontière douanière**, et donc des formalités afférentes, aurait un impact lourd et immédiat sur les armateurs, leurs clients, et les ports – ainsi que sur l'administration douanière :

- allongement du temps de passage portuaire, et donc désorganisation des chaînes logistiques ;
- coûts liés, notamment en termes de personnel et de formation ;
- pression sur les espaces portuaires qui devront gérer l'attente des marchandises. Ce problème sera particulièrement aigu à Calais, qui devra trouver des solutions à la congestion entraînée par l'attente dans un contexte exacerbé par le risque posé par les migrants ;

A minima, une période de transition devrait être envisagée.

## CONCURRENCE EQUITABLE :

L'intégration de l'acquis communautaire dans la législation britannique le 31 mars 2019, mais aussi et surtout sa préservation au fil des années, sera déterminant pour le maintien de conditions de concurrence équitable :

- l'**accès aux marchés** de transport et de services maritimes nationaux et internationaux doit être garanti pour les opérateurs, quelle que soit leur nationalité/pavillon ;
  - le Royaume-Uni ne doit pas faire de **dumping environnemental**... et l'UE devra s'abstenir d'aller au-delà des normes internationales ;
  - si le Royaume-Uni n'est plus tenu par les règles en matière d'**aides d'Etat**, la DG COMP devra assouplir ses pratiques pour garantir que les régimes continentaux de taxe au tonnage restent attractifs <sup>1</sup>.
- Seule l'adhésion du Royaume-Uni à l'EEE permettrait de réduire ce risque. A défaut, un dialogue technique, politique et diplomatique entre le Royaume-Uni et l'UE permettra de limiter les distorsions de concurrence, et facilitera la poursuite d'opérations fluides dans un marché aussi commun que possible.

---

<sup>1</sup> Il faudra également prendre clarifier le traitement du pavillon britannique au regard des guidelines. Les armateurs exploitant des navires sous pavillons britannique ne doivent pas voir leur éligibilité à la taxe au tonnage remise en question.