

L'industrie face à ses armateurs The industry versus its yachtowners

"C'est avec grand plaisir que je vous souhaite la bienvenue à notre dîner-débat annuel du Symposium Economique, dans le cadre de notre label *La Belle Classe Superyachts*" a déclaré **Bernard d'Alessandri**, Secrétaire Général du Yacht Club de Monaco, ouvrant ainsi la soirée et le débat, ce jeudi 7 février. "C'est aussi la première fois que nous constatons avec plaisir que la moitié d'entre vous ce soir êtes des armateurs". Avec un tel panel d'invités, le Yacht Club de Monaco est une place unique qui regroupe à cette occasion les acteurs majeurs de l'industrie face aux propriétaires de yachts.

Différents sujets ont été abordés tels que le marché mondial du yachting, l'évolution des mentalités des propriétaires de yachts, les nouvelles tendances et les nouvelles opportunités pour s'assurer une navigation sûre. Les armateurs et professionnels de l'industrie ont pu se rencontrer et échanger dans une ambiance informelle.

GRAND, C'EST MIEUX

Merijn de Waard de *Superyachttimes.com* a ouvert la session en présentant une comparaison des faits et chiffres des 10 dernières années. Depuis 2010, le nombre des yachts livrés et en navigation, toutes tailles confondues, a augmenté avec une constance régulière. Pour les ventes de bateaux d'occasion, 2017/2018 a été une bonne année par rapport à 2015/2016. En 2018, les marchés des 60m+ et des 30m-40m étaient les plus performants, tandis que le marché des 40m-60m était plus lent en 2018 qu'en 2017. Le carnet de commandes semble sain avec un bon nombre de yachts en construction, la plupart entre 30 et 40 mètres. Les Italiens sont en tête, suivis par les Néerlandais. Mais pour le volume total combiné, les Allemands sont premiers car ils construisent les plus grands yachts du monde.

Dimitri Semenekhin, PDG de *Yacht Harbour*, a mené une étude sur le marché russe en utilisant les données collectées pour son site web. Les statistiques montrent que les yachts de taille moyenne ne se sont pas encore remis de la crise. En effet, les méga-yachts sont en plein essor puisque 25% des dernières constructions sont des yachts de 70 m+, dont 30% appartiennent à des propriétaires russes. Les statistiques ont également révélé la moyenne incroyable de 2,8 yachts par propriétaire russe ! Seuls les yachts de la plus haute qualité - une comparaison entre les 5 plus grands chantiers navals du monde - ont conservé des prix élevés grâce à cette demande de niche. Les yachts de taille moyenne paraissent souffrir d'une forte dépréciation, ce qui réduit la demande et retient les plus fortunés de devenir propriétaire.

"Le marché Américain et Européen se porte bien" rapporte **Theo Hooning**, Secrétaire Général SYBAss. "Le nombre d'acquéreur de grands yachts est en constante augmentation, malgré un marché de plus en plus tourné vers le charter".

Fadi Pataq, Directeur Créatif de Nobiskrug, explique la répartition des coûts d'un yacht standard de 80 mètres : 50% du coût du yacht est pour le matériel, 18% pour l'intérieur de luxe, 17% pour la production, 15% pour l'ingénierie. Toutes les matières premières utilisées pour la construction des yachts (teck, acier, aluminium), ont considérablement augmentées influant ainsi sur le prix global au mètre linéaire d'un yacht.

DEVENIR PLUS VERT

Michel Buffat, responsable des relations Yacht et Aviation Finance du Credit Suisse, a confirmé les propos tenus par D. Semenekhin et a également constaté un intérêt marqué pour les yachts écologiques et l'achat de ceux-ci. Il a également remarqué que la jeune génération ne semble pas particulièrement désireuse de conserver les yachts de leurs parents mais semblent plus attirés par la location de yachts. Les clients des pays émergents d'Europe restent les plus importants dans le financement de yachts.

EXPLORER EN TOUTE SÉCURITÉ

L'évolution du volume et de la longueur des yachts est en lien avec un nouvel état d'esprit des propriétaires, prêts à voyager et à parcourir la planète à la découverte des régions reculées.

Mais cette quête de nouveaux espaces s'accompagne d'une réelle volonté de navigation propre et durable, une philosophie de vie.

Mais ces voyages exigent toutefois une bonne connaissance du climat dans ces régions et comment éviter au mieux les problèmes. **Nicolas Mior**, d'Ascoma Maritime, a expliqué comment les récentes catastrophes météorologiques dans les Caraïbes et en Europe ont eu un impact sur l'industrie du yachting en dévoilant le nombre de sinistres de yachts et comment le marché de l'assurance est sous pression continue pour adapter les primes durables.

Le rôle d'Ascoma est également d'aider les propriétaires et les équipages de yachts à préparer leur bateau à la croisière dans les destinations extrêmes.



MONACO – LOCATION LONGUE DUREE

Jonathan Watson, Chef de Yachting MFB Solicitors, déclare : "La TVA est une activité compétitive. Chaque administration de l'Union douanière se bat pour être celle à qui vous devez votre impôt". Les grands états membres obligent les propriétaires de yachts à payer la TVA en utilisant des lois fiscales musclées avec une portée extraterritoriale.

Les petites juridictions appliquent des rabais et des exemptions. Pendant des années, Malte a eu l'avantage en ce qui concerne les super-yachts, offrant un moyen rapide et bon marché d'acquitter la TVA avec un taux effectif de 5,4% après seulement une courte période de location. Elle est devenue trop rapide, trop lisse et trop lourde pour le reste de l'UE. À la suite de la notification d'infraction de la Commission européenne en mars 2018, Malte a été contrainte de fermer ces structures populaires, ce qui a amené des centaines d'armateurs à se demander ce que tout cela signifiait pour leur statut TVA maltaise.

Malte essaye de trouver une alternative, mais quoi qu'il en soit, elle ne sera jamais aussi bon marché qu'elle l'était auparavant pour devenir TVA acquittée. Dans cet esprit, les propriétaires de l'UE se demandent s'ils ont vraiment besoin d'un statut TVA payée... En fait, depuis quelques années déjà, Monaco offre une solution, qui n'a pas vraiment été retenue alors que Malte était en plein essor, mais elle est là.

L'arrangement consiste à vendre un yacht à une société monégasque assujettie à la TVA et, par la suite, la relouer en coque nue. Si elle est faite correctement, aussi longtemps que ce régime est en place, la TVA devrait être due sur la location du bateau sans équipage, et non sur la coque.

Tant que cette structure est en place, les propriétaires de yachts peuvent bénéficier de la libre circulation au sein de l'UE et y rester aussi longtemps qu'ils le souhaitent. En effet, il s'agit d'une alternative au statut de TVA acquittée en reportant la TVA sur la vie utile du bien (nombre d'années).



Le prochain grand rendez-vous du Yacht Club de Monaco est le **IX^e Symposium Environnemental** qui se tiendra une journée entière, **jeudi 28 mars**, dans le cadre de la **Monaco Ocean Week**. Organisé comme une émission-débat télévisée, cet événement réunira des spécialistes reconnus autour de quatre thèmes principaux : Vie du navire - Maintenance courante : Préservation, Entretien & Gestion des déchets solides et gazeux ; Accès à la terre : Ports & Mouillages ; Nouvelles énergies de propulsion : Voile, Électricité & Hydrogène ; Nouvelles destinations : Respect & Préservation des zones maritimes et côtières.

Cette journée se terminera par la remise des premiers **Y.C.M. Explorer Awards** de *La Belle Classe Super-yachts Explorer* par S.A.S. le Prince Souverain Albert II de Monaco.

"It is with great pleasure that I welcome you to our annual Business Symposium dinner-debate, as part of our label *La Belle Classe Superyachts*" said **Bernard d'Alessandri**, General Secretary of the Yacht Club de Monaco, thus opening the evening and the debate on 7th February. "It is also the first time we are pleased to see that half of you tonight are yacht owners". With such a panel of guests, the Yacht Club de Monaco is a unique place that brings together the major players in the industry to face yacht owners.

Various topics were addressed such as the global yachting market, the changing mentality of yacht owners, new trends and new opportunities to ensure safe sailing. Yacht owners and industry professionals were able to meet and greet and exchange their opinions in an informal atmosphere.



BIGGER IS BETTER

Merijn de Waard from *Superyachttimes.com* opened the session in presenting a facts & figures comparison over the last 10 years. Since 2010, the number of yachts delivered and in operation, of all sizes, has increased steadily and consistently. For used yacht sales, 2017/2018 were both good years compared to 2015/2016. In 2018, the 60m+ and 30m-40m markets were the best performing size ranges, while the 40m-60m was slower in 2018 compared to 2017.

The order book looks healthy with a good number of yachts in construction, most in the 30m-40m range. Italians lead the way followed by the Dutch. But for total combined volume, Germans are in the lead as they build the biggest yachts in the world

Dimitri Semenekhin, CEO of *Yacht Harbour*, conducted a study on the Russian market using the data collected from his website. Statistics show that medium-sized yachts have not yet recovered from the crisis. Indeed, mega-yachts are booming since 25% of superyachts over 70m+ were built in the past few years, of which 30% are owned by Russian owners. The statistics also revealed the incredible average of 2.8 yachts per Russian owner! Only the highest quality yachts - a comparison with the 5 largest shipyards in the world - have maintained high prices thanks to this niche demand. Medium-sized yachts appear to suffer from a sharp depreciation, which reduces demand and refrains the wealthiest from becoming owners.

Fadi Pataq, Creative Director at *Nobiskrug*, explained about the cost breakdown of a standard 80m yacht: 50% of the cost of the yacht is for the material, 18% for the luxury interior, 17% for production, 15% for the engineering. All the raw materials used for yacht construction (teak, steel, aluminium, etc.) have increased considerably, thus influencing the price per square metre.

"The American and European market is doing well" reports Theo Hooning, SYBAss Secretary General, "The number of buyers of large yachts is constantly increasing despite an increasingly charter-oriented market".

GOING GREENER

His comments were backed by **Michel Buffat**, Head of *Yacht and Aviation Finance Credit Suisse*, who also observed a clear interest for- and purchase of- eco-friendly yachts. He also noticed that the younger generation does not seem particularly keen to keep their parents' yachts and are more into charter. Same thing for jets. Clients from emerging Europe countries remains the most important ones in yacht financing.

EXPLORING IN SAFETY

The evolution of the volume and length of yachts is linked to a new state of mind of the owners, who are ready to travel the world to discover remote regions. But this quest for new spaces is accompanied by a real desire for clean and sustainable navigation, a philosophy of life. However, these trips require a good knowledge of the climate in these regions and how best to avoid problems. **Nicolas Mior**, from *Ascoma Maritime*, explained how the recent weather catastrophes in the Caribbean and in Europe have impacted the yachting industry by releasing the number of yacht losses and how the insurance market is under continued pressure to adapt sustainable premiums. *Ascoma's* role is also to help yacht owners and crew to prepare their yacht for cruising in extreme destinations.

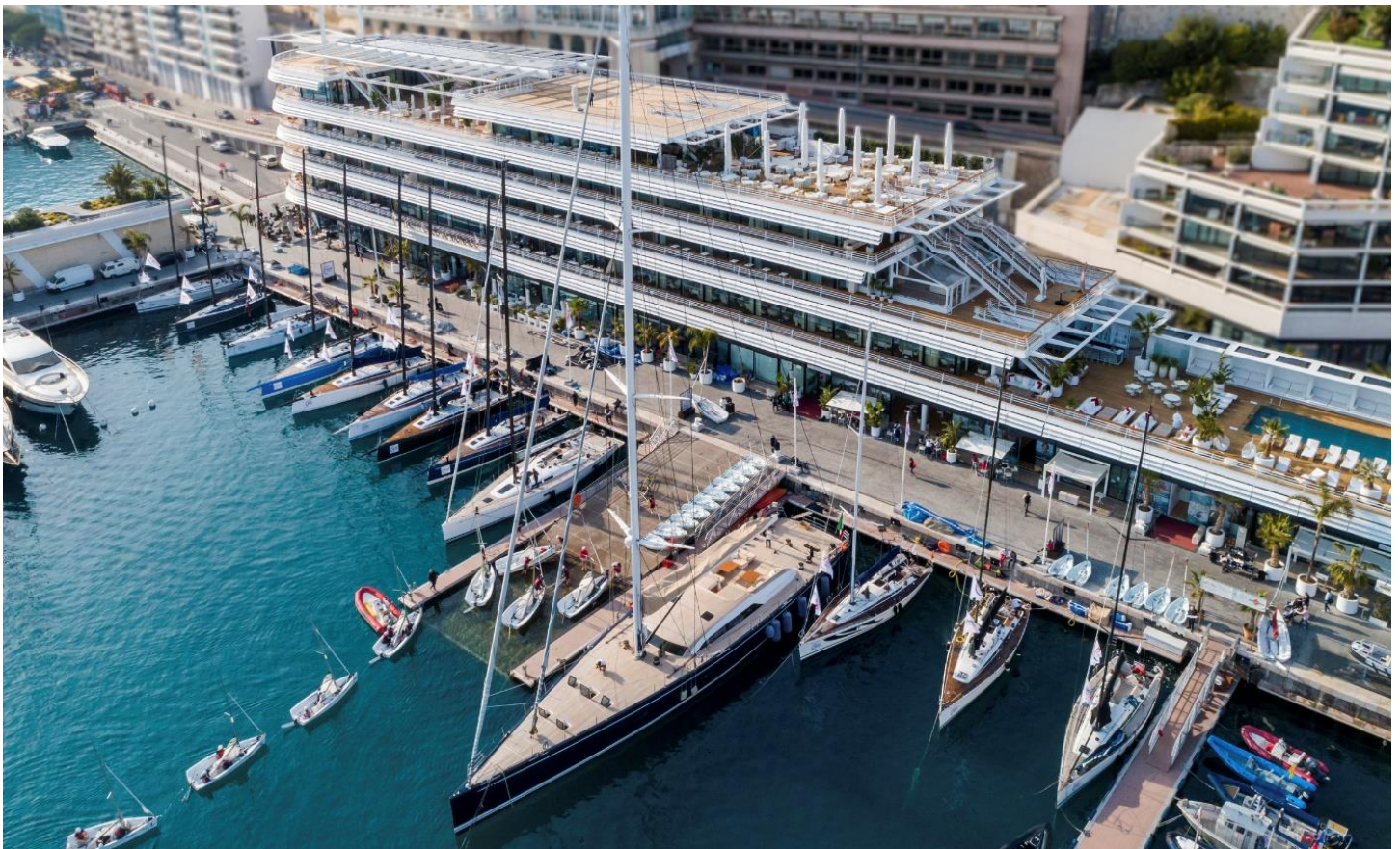
The next major event of the Yacht Club de Monaco is the **9th Environmental Symposium**, which will be held for a full day on **Thursday 28th March** as part of the **Monaco Ocean Week**. Organized as a TV talk show, this event will bring together recognised specialists around four main themes: Routine maintenance in harbour and at sea: preservation, maintenance & management of general waste and emissions; Sustainable ports of call, moorings & anchorages; New energy sources for propulsion: sail, electricity & hydrogen; New destinations: respect & preservation of shipping and coastal areas.

This day will end with the presentation of the first YCM Explorer Awards of **La Belle Classe Superyachts Explorer** by H.S.H. Prince Albert II of Monaco.

MONACO – LONG TERM RENTAL

Jonathan Watson, Head of Yachting MFB Solicitors, says “VAT is a competitive business. Each administration in the Customs Union fights with the other to be the one to whom you owe your tax”. Large member states force yacht owners to pay the VAT by using muscular tax laws with extra-territorial reach. Small ones apply discounts and exemptions. For years, Malta had the edge when it came to superyachts, offering a quick and cheap way to become VAT-paid with an effective rate of 5.4% after only a short period of charter. It became too fast, too slick and too much for the rest of the EU. Following the EU Commission’s notice of infringement in March 2018, Malta was forced to close these popular structures leaving hundreds of yacht owners wondering what it all meant for their Maltese VAT-paid status.

Malta is trying to find an alternative, but whatever that is, it will never be as cheap as it was before to become VAT-paid. With that in mind, EU owners are asking themselves whether they really need VAT-paid status. In fact, for some years now, Monaco has offered a way. It did not get too much attention while Malta was in full-swing, but it is there. The arrangement involves selling a yacht to a VAT registered Monegasque company and then bareboat-chartering her back again. If done properly, for so long as this arrangement is in place, VAT should be payable on the bareboat charter hire, not on the hull. While this structure is in place, yacht owners can enjoy free circulation within the EU and can be in the structure for as long as they want. In effect, this is a temporary “pay-as-you-go” alternative, to VAT-paid status.



CREDIT SUISSE 

Moët Hennessy



Yacht Club de Monaco

Yacht Club de Monaco – www.ycm.org – Tel. : +377 93 10 63 00