



# NEWS

Antibes International Yachting Academy

Lettre N° 013 du 10-09-2020

[Voir la version en ligne](#)



## **An Unintended Consequence of Brexit: Powerboat Level 2 Partially Invalidated**

In the world of professional yachting, the British RYA/MCA Powerboat Level 2 certificate has become the de facto standard for driving tenders. For those requiring to drive at night, there exists a further level, the Tender Operator's certificate, which adds further competences. What is crucial is that the Powerboat Level 2 can be commercially endorsed, and this is what makes it useful for yachting professionals. This licence is offered in RYA approved training centers not just in the UK but all round the world, including France. This means that many of the holders of the licence are neither British nor French citizens.

A little known French ministerial decree, issued 6th July 2011, tried to tidy up the confusion about which foreign pleasure boating licences were valid in France, and which could be exchanged for a French certificate (like car licences can). Given the date of issue, this decree was written in the context of the UK being a full member of the EU. So the licences of EU states were recognised, no problem there. But now that the UK has chosen to leave, this decree, which up to now was quite innocuous, is suddenly very relevant, something which the French have now underlined, by issuing a consolidated, up-dated version of the decree, dated 25th August, 2020.

The document is complicated, but roughly speaking it states that non-European boating permits are recognised for citizens of the country issuing them and for citizens of EU countries. But citizens of non-EU countries cannot use permits from another non-EU country. In other words, a British or French person, for example, can drive a boat in France using a Powerboat Level 2, but an Australian or Canadian, holding exactly the same certificate, and having exactly the same demonstrable sea skills, is liable for prosecution by breaking the law. Given the number of Australians, South Africans, New Zealanders in the yachting industry, who hold a Powerboat Level 2

licence, the impact on our industry, and on the economy of the Côte d'Azur, is likely to be severe.

What makes things dramatic for the yachting industry is that the Powerboat Level 2 can be endorsed for commercial use: that's what makes it useful for professionals. The 6th July 2011 decree does not distinguish between the amateur and professional categories, and applies principles as if the licence were purely for amateur use. The simplest way round this problem would be to campaign for a change to the decree, so that non-British holders of this RYA certificate, providing they had a commercial endorsement, could be exempted from the ban.

This micro solution is all the more attractive in that the French equivalent suggested by the authorities here is the 'Permis côtier', which is exclusively for amateur use, and cannot be commercially endorsed. The nearest licence on offer for professionals in France is the BAPCN (Certificate of ability to drive small vessels). Training for this certificate takes 115 hours, if you don't have a 'Permis côtier'. Who knows if Powerboat Level 2 would be deemed sufficient as a course pre-requisite so as to be able to do the short course, lasting 35 hours. What is more, these courses and their attendant exams are conducted in French, and how many of our non-EU seafarers have sufficient command of the language to be able to take the courses?

Another solution, but which would require high-level political will, would be to ask the French maritime authorities to get the government to ratify article 40, revision 3 of the UN's Economic Commission for Europe. This accord governs the issue of International Certificates of Competence. It has been signed by the UK and a number of European countries, but not, so far, by France.

What has set this whole sorry mess in motion is the UK pushing for Brexit without thinking about the detailed consequences down the line. Unfortunately the effects of the decision will be felt not in the UK but right here, on the Côte d'Azur. So it is up to us to push for solutions, here and now, with the help of the Affaires Maritimes and friendly local politicians.



## **Un effet pervers du Brexit: le permis Powerboat Level 2 partiellement invalidé**

[Rejoindre notre site internet](#)

Cet e-mail a été envoyé à , [cliquez ici pour vous désabonner.](#)

Un effet pervers du Brexit: le permis Powerboat Level 2 partiellement invalidé

Dans le monde du yachting professionnel, le permis britannique RYA/MCA Powerboat Level 2 est devenu de facto la valeur de référence pour ceux qui sont amenés à conduire des tenders. Pour la navigation de nuit, le permis Tender Operator peut y ajouter des compétences supplémentaires. Ce qui est important est que le permis Powerboat Level 2 peut être l'objet d'une validation ('endorsement') commerciale, d'où son intérêt pour la plaisance professionnelle. Ce permis est passé dans des centres de formation RYA non seulement au Royaume Uni, mais un peu partout dans le monde, y compris en France, ce qui signifie que beaucoup des détenteurs du permis ne sont ni citoyens britanniques ni français.

Un arrêté français peu connu datant du 6 juillet 2011 essaie de mettre de l'ordre dans la reconnaissance des permis de plaisance étrangers, en spécifiant quels documents peuvent se faire échanger pour un titre français (pratique courante pour les permis auto). Naturellement, cet arrêté a été formulé dans le contexte d'une Union Européenne dont le Royaume Uni faisait partie. Pour les permis émis par des pays membres, il n'y avait pas de problème. Mais maintenant que le Royaume Uni a choisi de partir, cet arrêté, jusqu'à aujourd'hui peu contraignant, entre pleinement en vigueur, activation signalée par un arrêté de consolidation sorti le 25 août 2020.

Le document est complexe, mais en gros il stipule que les permis de pays non-européens peuvent valoir pour les ressortissants du pays d'émission et pour des français et autres citoyens européens. Mais les ressortissants de pays tiers n'ont pas le droit de faire valoir un permis obtenu dans un autre pays tiers. Autrement dit, un britannique ou un français peut conduire en France avec un Powerboat Level 2, mais un australien ou un canadien détenteur du même permis RYA, et avec exactement les mêmes compétences, se verra en infraction de la loi et passible de sanctions. La nationalité prime sur la formation! Vu le nombre d'australien, de sud africains et de néo zélandais détenteurs de ce permis, l'impact sur le yachting en France, et sur l'économie de la Côte d'Azur en particulier, risque d'être considérable.

Le drame pour le yachting est que le permis Powerboat Level 2 peut être validé pour usage commercial: il est donc apte aux activités des marins professionnels du yachting. L'arrêté du 6 juillet 2011 ne prend pas en compte cette polyvalence, et lui applique par amalgame des mesures visant exclusivement les permis de plaisance. La solution la plus simple serait de demander une modification de l'arrêté, pour permettre aux détenteurs 'tiers' de ce diplôme RYA avec validation commerciale de rester en droit de conduire.

Cette solution 'dédramatisante' séduit d'autant plus dans le sens que le diplôme équivalent suggéré par les autorités français est le 'Permis côtier' qui est exclusivement destiné à la

plaisance amateur, et non validable commercialement. Le premier permis français apte à une utilisation avec des passagers payants est le 'Brevet d'aptitude à la conduite de petits navires', qui demande une formation de 115 heures, si l'on n'est pas titulaire d'un permis côtier. Tout reste à savoir si un Powerboat Level 2 serait considéré comme pré-requis suffisant pour entamer le cursus court de 35 heures de formation. En plus, les stages et les examens se déroulent en français, et une petite minorité des marins 'tiers' serait en mesure de maîtriser la langue à cet effet.

Une autre solution, plus lourde politiquement, serait de demander aux autorités maritimes françaises de faire signer par le gouvernement l'article 40, révision 3 de la UNECE (Commission économique pour l'Europe de l'ONU), comme la Grande Bretagne et plusieurs pays européens. Cet accord régit le Certificat International de Conducteur de Bateau de Plaisance, effectivement il s'agit d'un certificat international de compétence.

Le déclencheur de ce drame est clairement le Royaume Uni, qui encore une fois n'a pas mesuré les conséquences de son départ de l'Union Européenne. Mais hélas les effets se font sentir ici sur la Côte d'Azur, et il faudra trouver des solutions, ici et maintenant, en s'appuyant sur la bonne volonté des Affaires Maritimes et les instances politiques locales.