

CONGRES DU 20 AU 22 MAI 2016 A ILE DE NOIRMOUTIER

Présents :

POIGNARD Michel Avocat Conseil de la FNFFSF

Jean KIFFER Responsable Commission Portuaire

Pascal BAUDOIN Responsable Commission Portuaire

Pierre-Yves LEFEUVRE Président APPL Trédrez-Locquemeau

Le GALL Guillaume de l'APPPP KERLOUAN

Claude TERCINET CPAG GRANVILLE

OLLIVIER Jean-Pierre APP HENNEBONT

MULCEY Claude AUPP M(bassin d'arcachon)

VIARD Dominique CRPLM

MITSIALIS Jean FNPPSF DLR

COLLOT Michel Aire de mouillage la bernerie en retz

TOULLIC Jacques APPMSaint Malo

DOUBLET André A N B Port Bourgenay

LECLERE Jean-Pierre APP COTENTIN

Jean François OMNES Président ATPP TREBEURDEN (excusé)

Avec la participation du cabinet d'avocats EFFICIA de Rennes représenté par Maître POIGNARD.

En remarque introductive, un point a été opéré sur les incidences de la circulaire du 6 novembre 2015 relative à la mise en œuvre des transferts de compétences dans le domaine des ports maritimes au 1° janvier 2017 et sur la nouvelle donne relationnelle pour les usagers avec les autorités portuaires (essentiellement groupements de collectivités locales).

1 Documents règlementaires et législatifs :

- Nous souhaitons que soient modifiés les textes des articles de loi des codes concernés afin d'apporter plus de précision et de clarification sur la gestion et la participation pleine et entière des usagers.
- A ce jour, considérant l'importance économique des ports de plaisance, il n'est plus acceptable que le rôle du CLUPP reste simplement consultatif au sein des conseils portuaires.

Nous demandons à notre Président National de saisir les autorités compétentes pour que les articles R622-2 et R622-3 soient modifiés afin que les CLUPP ne soient pas que consultatifs et qu'il y ait clarification, unification, transparence et gestion effective et participative.

2 Les pouvoirs d'action du 'CLUPP' :

- Nous revendiquons que chaque port ait son CLUPP conformément à l'article R622-3 du code des ports maritimes.
- Nous demandons les moyens pour une clarification sur son statut juridique, sa réelle existence et son fonctionnement.
- Nous rappelons notre droit à la communication et à la mise à disposition des documents (données budgétaires, actes de concession, cahier des charges, règlement particulier de police et plan de la zone portuaire ou de la zone de mouillages organisés).
- Nous sommes fondés à demander que la redevance conserve sa vocation spécifique à savoir les dépenses propres au fonctionnement du port conformément à l'article R211-11.

- Nous réitérons nos attentes quant à la communication du bilan annuel d'activité, des comptes de l'année précédente et du budget prévisionnel qui doivent nous être remis 8 jours avant la tenue de la réunion du conseil portuaire; ces documents devant être juridiquement présentés lors de la réunion du CLUPP.
- Nous aspirons à une réelle transparence des budgets et à la justification des tarifs ainsi que de leurs évolutions.
- Nous militons avec force pour une réorganisation fonctionnelle du conseil portuaire donnant aux usagers une réelle parité dans sa constitution.
- Nous exprimons notre volonté légitime en faveur d'une réelle prise en compte des avis et orientations du conseil portuaire.

3 Le respect des textes existants et leurs applications :

Le droit de port et le calcul de la redevance (tarifs).

Nous comprenons que chaque port a ses spécificités et que les tarifs dit 'redevances' ne peuvent présenter une homogénéité nationale.

Cependant les critères de calcul des tarifs doivent être appliqués de manière générale :

Un exemple : Le fait de remesurer les bateaux en incluant toutes les parties amovibles sous prétexte de faciliter un meilleur fonctionnement, voire encombrement, qui bien souvent génère une augmentation conséquente du montant de la redevance.

Les dimensions de ces bateaux qui figurent sur l'acte de francisation ou titre de navigation sont établies suivant des règles prévues par une réglementation internationale (la norme ISO 8666) retranscrite par décret dans le droit français.

Par ailleurs, il doit être exclu juridiquement que des autorités non habilitées puissent prétendre procéder de manière contradictoire à la mesure de la longueur du bateau.

4 Les listes d'attentes dans les ports :

Sujet amplement débattu lors de travaux en commission au conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques.

Une seule formule, une seule liste d'attente publique mise à disposition dans un lieu convenu (siège du gestionnaire ou capitainerie) par port tenant compte du demandeur

et de la date d'inscription. Un emplacement n'est pas attribué à titre définitif, il est temporaire, précaire et révocable.

5 Les dragages des ports :

La FNPPSF tient pour essentiel que soit rappelée l'exigence faite aux gestionnaires de veiller par l'inscription d'une ligne budgétaire spécifique à l'exécution des obligations réglementaires concernant le volet dragage des ports (article R*211-11 du code des transports maritimes modifié).

6 Nos actions :

Réaffirmation avec détermination auprès des pouvoirs publics d'une triple exigence motivée :

- un ferme attachement à un fonctionnement unifié, clarifié et transparent des instances (CLUPP, conseils portuaires) avec reconnaissance non exclusivement consultative;
- une veille active sur l'application de la norme ISO 8666 et de celle concernant les actes de francisation s'agissant des redevances / longueur administrative du bateau;
- une attention soutenue quant à la mise en œuvre des responsabilités propres aux gestionnaires en matière de dragage des ports

Sensibiliser les autorités nationales par la transmission de cette motion ainsi articulée en 3 points majeurs.

Convaincre les autorités locales, les concessionnaires et les gestionnaires du bien-fondé et de l'intérêt mutuel de nos demandes.

A défaut, la seule solution restante sera de s'adresser à la juridiction compétente.

7 : Une double mise en garde affichée

- l'attention de nos membres est attirée sur la question pratique sur l'assurance responsabilité civile distincte de l'assurance portuaire;
- une même attention requise en matière de co-navigation;

Il est rappelé que ce dernier est un contrat à titre gracieux, autrement dit, il s'agit de prêter son bateau sans aucune indemnisation à charge du prêteur de le rendre selon les

conditions du contrat de prêt (prêt du navire pendant telle période, le rendre à tel endroit etc...)

Cette qualification est loin d'être satisfaisante et trop éloignée de la réalité. En effet, si la pratique est obligatoirement une plaisance d'agrément, qui exclut toute rémunération du skipper, le navire n'est pas prêté puisque le propriétaire reste à bord et conserve la garde de la chose (sa gestion nautique) durant son utilisation.

Il importe d'éviter tout dérapage commercial sanctionnable puisque le contrat ainsi généré doit demeurer un contrat dit de prêt modifié à titre gracieux.