

►► Le point sur le travail des commissions

Commission SÉCURITÉ

Au cours du dernier Salon Nautique deux réunions ont été consacrées les 11 & 12 décembre à des sujets concernant la sécurité.

La première a traité superficiellement d'un problème relativement nouveau : passage de bateaux français sous pavillons étrangers appartenant en général à la CEE. Aux dernières nouvelles 300 bateaux auraient changé de pavillon dont 30 à la Rochelle (10/03).

La première réflexion a consisté à rechercher les raisons qui incitent certains plaisanciers à adopter ce choix :

- des rumeurs plus ou moins fiables évoquent la création d'un permis pour les voiliers ;
- contrôles en mer tatillons et répétitifs émanant de différents organismes ;
- matériel réglementaire concernant les catégories de navigation conjugué avec les classements A, B, C, D. Alors que la plupart des pays d'Europe responsabilise le skipper en lui laissant le soin de déterminer le matériel qu'il juge nécessaire pour son type de navigation.

Il est de nouveau évoqué le problème du toilettage des directives de la Division 224 qui concernent les bateaux de moins de 25 m et spécifient entre autres, la liste de matériels réglementaires suivant les catégories de navigation de 1 à 6. Une sous-commission a été créée à cette fin et devrait rendre le résultat de ses conclusions sous quelques mois.

Le deuxième sujet traité avait pour but de rentrer plus à fond dans le « Pourquoi et le Comment » de ce changement de pavillon en donnant la parole à un aréopage de responsables de différentes administrations compétentes dans divers domaines.

5

QUESTIONS CLÉS RÉDIGÉES PAR LE CSNPSN ONT ÉTÉ DÉBATTUES



1. *Un français, résidant en France, ayant son port d'attache en France, a-t-il le droit d'immatriculer son bateau dans un autre pays de l'Union Européenne ?*

Ce changement de pavillon a surtout concerné les constructeurs amateurs qui rencontraient beaucoup de difficultés pour la francisation. À la question posée la réponse est : aucune réglementation française ne peut interdire de faire immatriculer son bateau à l'étranger, CEE ou ailleurs. Le bateau peut rester en France

2. *Dans ce cas est-il exonéré de l'obligation d'homologation française et de l'application des règlements français concernant le matériel de sécurité embarqué au profit de la réglementation du pays de son pavillon ?*

Il se conforme uniquement à la réglementation de son pavillon de complaisance. Les autorités françaises ne peuvent exiger qu'un bateau français sous pavillon étranger possède le matériel de sécurité conforme à la réglementation française.

Cependant pour certains contrôles hors les matériels de sécurité les autorités douanières ont le droit de monter à bord.

3. *Est-il soumis à la seule obligation de titres de conduite du pays de son pavillon ?*

Il suit obligatoirement la réglementation du pays de son pavillon de complaisance

4. *Quel est le régime fiscal applicable à ces navires ? Le Droit de Passeport perçu par les douanes Françaises est-il légal ?*

Le «Droit de Passeport» dû annuellement par les bateaux sous pavillons étrangers est perçu par les Douanes suivant les modalités définies par les articles 237 & 238 du code des Douanes. Il est à noter que ce droit peut être parfois supérieur au droit annuel de francisation.

5. *Quels sont les droits de contrôles et de visites des administrations françaises à bord des navires sous pavillons communautaires (non français) ?*

Les Douanes ont le droit de contrôler (Art. 60 visite domiciliaire). De même les Affaires Maritimes ont aussi ce droit d'accéder à bord qu'elles soient ou non accompagnées de gendarmes.

VHF... enfin du nouveau !

De nombreux adhérents nous ont interrogé après avoir consulté le Site anfr.fr de l'Agence Nationale des Fréquences. En effet on peut y lire que :

- suite à l'arrivée sur le marché de la VHF/ASN, un nouvel examen est prévu ;
- les titulaires de l'actuel CRR auront deux ans pour se mettre à niveau ;
- le titulaire de la licence sera assujéti à une redevance annuelle.

On voudrait dissuader les usagers de la mer d'utiliser la VHF qu'on ne s'y prendrait pas autrement. Ces prises de position unilatérales, émanant d'un service officiel, sont contradictoires avec les positions du CSNPSN maintes fois répétées et les nombreuses déclarations publiques de l'actuel Secrétaire d'Etat aux Transports, M. Bussereau, hélas restées sans suite.

La CNPPM, la FFPM et la FNPPSF souhaitent sur ce sujet rappeler leur position :

- gratuité de la licence ;
- intégration du CRR au Permis Côtier compte tenu du faible volume de connaissances requises ;
- le complément de formation pour la VHF/ASN pourrait se faire gratuitement à travers nos structures fédérales ou par voie de presse. A-t-on exigé la même chose des possesseurs d'un permis VL lors de la mise en place des ronds points ? Cela présentait pourtant un risque sécuritaire autrement plus important !

La réaction du Ministère des Transports ne s'est pas faite attendre. À la suite du Comité Interministériel de la Mer du 16 février le communiqué suivant nous est parvenu :

« Le gouvernement confirme qu'il n'entend pas percevoir la redevance d'usage sur la VHF pour les navires de plaisance. Le Certificat Restreint de Radiotéléphoniste sera partie intégrante du nouveau permis plaisance. »

Saluons, comme il se doit, cette décision qui ponctue un combat que nous menons depuis de très nombreuses années. Qu'en serait-il advenu sans notre pétition et nos multiples interventions ?

Commission ENVIRONNEMENT



La FNPPSF et la CNPPM tiennent à réaffirmer très clairement leur opposition aux rejets de boues toxiques en mer.

Il est paradoxal à une époque où l'État demande à chacun de faire un effort pour la conservation du milieu de voir l'administration autoriser de telles pratiques dont on ne connaît absolument pas les conséquences à terme. Qui peut dire quelles seront les conséquences sur la chaîne

alimentaire ? Si demain une partie du poisson pêché s'avérait impropre à la consommation, on mesure bien toutes les répercussions catastrophiques que cela pourrait engendrer.

Nous allons demander à nos amis professionnels de s'associer à notre démarche et d'exiger, tous ensemble, que le principe élémentaire de précaution soit strictement appliqué.

L'amendement concernant les conseils d'hygiène voté très récemment dans la plus grande discrétion et qui modifie radicalement la composition des CDH n'a rien de rassurant. On est en droit de s'interroger sur les véritables motivations de cet arrêté.

La Commission rappelle aussi son souhait de voir les aires de carénage traditionnelles aménagées plutôt que de recourir à des grutages systématiques, chers et fastidieux.

Faisons simple et pratique en privilégiant en priorité l'intérêt de l'utilisateur. C'est en agissant ainsi que nous favoriserons durablement les bonnes pratiques.

« Nous n'héritons pas de la terre de nos ancêtres, nous l'empruntons à nos enfants ». Antoine de Saint Exupéry.

La Commission Environnement

Commission PÊCHE À PIED



Les pêcheurs à pied comme tous les autres pêcheurs sont inquiets.

Les arrêtés pris sans concertation visant à interdire ou à limiter leur pratique se multiplient ; l'usage abusif du décret du 21 décembre 1999 peut se traduire par des contraintes aussi stupides qu'inacceptables. Les rejets de boues plus ou moins toxiques en mer sont de plus en plus fréquents.

Chacun connaît l'influence des courants sur nos côtes et il y a de fortes présomptions pour que ces pratiques irresponsables se traduisent à terme par une augmentation des zones C et D limitant d'autant l'exercice de la pêche à pied.

IL EST GRAND TEMPS DE RÉAGIR !

La commission pêche à pied se propose de lancer une grande campagne sur les bonnes pratiques articulée autour des quatre idées force suivantes :

- respect de l'environnement (réglementation, tailles, engins, zones, saisons) ;
- règles de sécurité ;
- dispositions sanitaires ;
- respect des autres (comportement, respect des installations des professionnels...).

Nous invitons tous les usagers de la mer et tous les décideurs à nous rejoindre et à nous accompagner dans cette démarche.

La Commission Pêche à Pied

Commission RECRUTEMENT



UNE PROPOSITION MODÉRÉE ET ÉQUITABLE

L'équipe Recrutement recherche depuis très longtemps un système de cotisation plus incitatif et plus juste aussi. Avec beaucoup d'opiniâtreté et aussi grâce à vos remarques judicieuses à l'issue du dernier Comité Directeur, nous sommes parvenus à une formule qui allie modération et souci d'équité. Nous vous la présenterons intégralement à Rennes le 21 Février lors de notre prochain CD pour dernière analyse avant de la soumettre au vote dans le cadre de l'Assemblée Générale de notre 31^e Congrès.

Sachez aussi que conformément à l'article 200-5 du Code Général des Impôts et après confirmation par les services compétents vous avez le droit de déduire 60% de votre cotisation de vos impôts. Pour cela il suffit de demander à votre association locale un reçu fiscal conforme au modèle que vous pourrez vous procurer au secrétariat de la FNPPSF.

La Commission Recrutement

Commission PORTUAIRE

Les membres de la commission portuaire se sont réunis le samedi 17 janvier 2004 dans la salle de la maison des associations à Étrel (Morbihan).

Étaient présents : Alain BAYAERT, Loïc RIVOALLAN, Michel OMNÉS, Guy OULHEN, Félix MAUGUEN, Alain COSSÉ.

Excusé : Jean COTTIN.

Un document de travail établi par Alain Bayaert avait été adressé aux membres de la commission, leur permettant, en préalable à cette réunion, d'avoir une analyse objective sur le Code des Ports Maritimes (RPM).

Ce document permettait de bien différencier les ports suivant leur importance : les ports autonomes, les ports d'État, les ports départementaux et les ports communaux.

Pour les **ports autonomes** et les **ports d'État**, la gestion des installations portuaires de plaisance est concédée à **une collectivité publique, un établissement public ou à une entreprise privée**, avec dans les trois cas une **obligation de service public**.

Pour les **ports départementaux**, c'est le **Conseil Général** qui en est le concédant.

Le Président du Conseil Général ou l'un de ses représentants, a à sa charge et sous son contrôle de **confier la gestion par concession** à une collectivité publique ou à une entreprise privée, avec **obligation de service public**.

Pour les **ports communaux**, le concédant est le département, représenté par le **Maire**. Comme pour les autres ports, la gestion est confiée par concession à la **commune**, avec **obligation de service public**.

Nos recherches effectuées, individuellement, ou au sein des associations, confortées par l'acquisition de documents officiels (textes de loi et règlements), ont facilité nos travaux, nous permettant de boucler un ordre du jour pourtant chargé.

Cette progression dans nos travaux, nous a permis **l'étude et les réflexions** sur les **Conseils Portuaires** dans chaque type de port, leur composition, fonctionnement et utilité.

Les **CLUP (Comité Local des Usagers Permanents des installations portuaires de plaisance)**, leur composition, leurs membres élus ou désignés pour les représenter tant auprès du concessionnaire, au sein du Conseil portuaire, qu'auprès des différentes administrations.

Des conclusions de nos travaux, qui s'adressant aux gestionnaires, il ressort les remarques suivantes :

- non-respect voir ignorance des articles du CPM ;
- service public souvent inexistant ;
- fonctionnement ne correspondant plus aux textes en vigueur ;
- manque de transparence dans les budgets ;
- insécurité des personnes et des biens.

En raison d'une **forte croissance de la plaisance**, les gestionnaires ont des **listes d'attente de plusieurs centaines de demandes** pour un poste d'amarrage sur ponton ou d'un anneau sur corps-mort. Cette situation les conforte dans une mauvaise attitude, certains oubliant même les règles de leur fonction et, dans le cadre du service public, la mission qui leur est confiée.



Un autre point très important, que nous avons tous découvert dans la presse et dont certains d'entre nous sont les victimes : des multiples **vols de moteurs hors bord et autres matériels électroniques** qui équipent nos bateaux. C'est dans le cadre du service public **la sécurité des personnes et des biens qui est en cause**.

Les **actions** mises en œuvre par les **pouvoirs publics** ne règlent pas le problème et les solutions apportées par certains concessionnaires telles que **vidéo surveillance** ou **société de gardiennage**, dont le coût est répercuté sur les taxes d'utilisation d'installations portuaires, sont loin de nous satisfaire.

Si vous désirez **poser des questions** à la Commission portuaire, nous vous invitons à **le faire par écrit**.

Lors de notre prochaine réunion le samedi 21 Février 2004 à la suite du Comité Directeur, nous poursuivrons nos travaux sur les concessions, les cahiers des charges et les règlements particuliers de police des ports.

Notre **objectif premier** est de rédiger prochainement un **fascicule** permettant aux responsables d'associations d'y trouver succinctement les **renseignements** recherchés et les **démarches ou actions à mener**.

Alain BAYAERT

Responsable Commission Portuaire

Commission PÊCHE

Nos propositions sur les charters pêche n'avancent pas. On nous écoute mais rien n'avance vraiment ! C'est un peu désespérant pour ne pas dire affligeant !

Plus rien ne s'oppose à l'officialisation des modifications du décret sur la pêche de loisir. Seules d'intolérables lenteurs administratives peuvent expliquer l'absence de parution au Journal Officiel. Nous allons multiplier les interventions pour faire aboutir ce dossier.

La réunion prévue le 19 février a été annulée. Les représentants du Ministère ne pouvaient être présents et les transports aériens s'annonçaient difficiles !

Nous avons retenu le principe d'une réunion de travail restreinte sur les dossiers en cours, courant mars, en attendant la prochaine réunion prévue en mai.

La Commission Pêche

