



<i>Sommaire</i>	<i>Editorial</i>	<i>page 1</i>
	<i>Projet de révision de la D 240</i>	<i>page 2</i>
	<i>La pêche de loisir maritime est-elle en sursis ?</i>	<i>page 3</i>
	<i>Les gestionnaires de port, nouveaux rentiers ?</i>	<i>page 3</i>

Editorial

Nous sentions à travers nos négociations et notre veille attentive que le ciel noircissait, mais nous ne savions quand et où l'orage éclaterait.

Il y a eu tout d'abord l'assujettissement du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance (CSNPSP) à l'Administration des Affaires Maritimes et la démission de son emblématique président, Monsieur Gérard d'Aboville, qui œuvrait beaucoup et avec passion pour le développement de la plaisance et des sports nautiques.

Puis, pour les navigateurs, est venu le projet de réviser encore la D 240, dans un premier temps sans doute pour faciliter la croisière côtière et le tourisme nautique... et quelques points particuliers concernant la possession d'une VHF à partir de la navigation hauturière. Nous voyons arriver la création d'une nouvelle zone de navigation, la semi-hauturière de 6 milles à 60 milles d'un abri, l'hauturière au-delà de 60 milles et... dans le projet de texte, la transformation du chef de bord en bouc émissaire !

La réaction de l'UNAN, relatée dans ce bulletin, ne s'est pas fait attendre sur ce dernier point.

Enfin, pour les plaisanciers pêcheurs de loisir, la menace de l'instauration d'un permis pêche est relancée alors que, depuis Colbert, la pêche familiale en mer était libre et qu'une charte de pêche éco responsable, sorte de code de bonnes pratiques, avait été négociée et signée par les cinq fédérations nationales avec le marquage des poissons pêchés pour éradiquer la vente illicite et la déclaration préalable de pêche non obligatoire et gratuite. Pour montrer notre comportement responsable, il fut même accepté que la taille de certains poissons emblématiques soit augmentée, à titre expérimental, en pensant que cette mesure en faveur de la préservation de la ressource serait vite adoptée par la pêche professionnelle.

Mais sans attendre la période d'observation convenue, les projets de l'administration sont nombreux : instaurer une licence annuelle (le permis pêche en mer !), des carnets de prises, des quotas journaliers... Signez la pétition sur le site unan.fr pour éviter la mise en place du quota " un bar par jour " !

Bon vent !

Le président
Alain GARCIA

Projet de révision de la D 240 avec la désignation d'un bouc émissaire.

Dans le code des bonnes pratiques des navigateurs de plaisance de l'UNAN, nous écrivions ainsi sur la responsabilité civile et la responsabilité pénale du chef de bord :

"Le chef de bord et les chefs de quart **peuvent voir leur responsabilité civile** mise en cause en cas de dommages causés à un tiers, que celui-ci fasse partie de l'équipage ou non, même en l'absence de faute de leur part."

En effet, en matière de navigation, il est rare que les clauses de force majeure soient admises par les tribunaux, le chef de bord d'un bateau de plaisance ayant, comme tout capitaine d'un navire, l'obligation de prendre en compte tous les aléas possibles, météorologiques notamment.

La responsabilité pénale du chef de bord et des chefs de quart **peut être mis en cause** en cas d'infraction à la réglementation, notamment sur la sécurité, mais aussi :

- en cas de mise en danger d'autrui par le chef de bord, par les chefs de quart ou par toute personne assurant implicitement ce rôle
- en cas de refus de porter assistance à des personnes ou de fuite après une collision.
- en cas de négligence dans l'exercice de leur responsabilité.

Or, dans le projet de révision de la D240 il est incorporé le texte suivant :

« Chef de bord: membre d'équipage responsable de la conduite du navire, du respect des règlements et de la sécurité des personnes embarquées. Le chef de bord est notamment juge de ce qu'il estime être un abri. Tout navire de plaisance doit avoir un chef de bord désigné.

Le chef de bord s'assure que tous les équipements de sécurité prévus et installés par le fabricant et qui répondent aux dispositions d'approbation du navire sont maintenus en permanence en état de fonctionner;

Le chef de bord les met en œuvre lorsque les conditions l'exigent »

Ce texte transformerait dans notre code des bonnes pratiques "**peuvent voir**" en "**voient**" et le terme "**peut être mise en cause**" par "**est mise en cause**".

Dans ces conditions, le chef de bord se verrait, par exemple, obligé de faire signer à ses éventuels équipiers l'engagement suivant : " je m'engage à exécuter les ordres du chef de bord que dans la mesure où je me sens pleinement en capacité de le faire" car toute initiative malheureuse de l'équipier pourra être attribué au chef de bord.

Exit donc les maladroits, les rêveurs, les novices. S'il y a des enfants à bord, l'encadrement de ceux-ci ne serait plus assuré par les parents mais échoirait au chef de bord ; ils ne resteraient qu' à les arrimer au fond du cockpit, au fond du carré ou au pied de l'épontille pour ne pas prendre de risques !

Le chef de bord devra aussi, par exemple, s'assurer que les personnes embarquées sont bien en possession de leurs médicaments, que le navire et son équipement ont bien été agréés réglementairement,...etc....

Toute convivialité, tout apprentissage, toute entraide qui font l'esprit plaisance seraient bannis ! Dans ces conditions, vive la navigation en solitaire ou avec des robots ! Ne prenez pas de responsabilités sur le bateau d'un ami, ni celui d'un loueur ! Tout matériel non vérifié ou non conforme à la réglementation ou à l'homologation entraînerait votre responsabilité même sans accident.

C'est pourtant en navigant et en participant aux manœuvres que l'on devient navigateur !

Donc, l'incorporation dans la D 240 d'une telle définition du rôle et des responsabilités du chef de bord a fait réagir fermement l'UNAN. Une lettre recommandée a été rapidement adressée à la Direction des Affaires Maritimes

Nous avons souligné que **dans la plaisance non commerciale**, cette fonction est assurée par un plaisancier bénévole, souvent le propriétaire, qui gère la bonne marche du navire, veille sur la sécurité, mais il n'a pas à être le bouc émissaire et coupable pré-désigné d'une administration s'abritant derrière des règlements qu'elle émet sans contrôle. La sécurité individuelle est l'affaire de tous les membres de l'équipage et des passagers et non pas d'un seul.

La réglementation actuelle est suffisante. Pourquoi, par rapport à d'autres sports ou d'autres activités de loisirs, l'administration nous encadre par autant de règlements alors qu'il y a très peu d'accidents ? Où va-t-on ?

La pêche de loisir maritime est-elle en sursis en France ?

Les plaisanciers se sont vus imposer, ces derniers temps, une série de mesures. Eux, qui pratiquent une pêche sélective, locale, qui ne risque pas de vider les océans se sont vus devenir la cible désignée de l'Administration des pêches et du législateur. La dernière mesure qui a consisté à leur imposer, à eux seuls, des tailles minimales de prises, s'avère être dans les faits équivalent à un quota de prise voisin de zéro...en outre le projet d'une directive européenne imposerait en 2015, à la plaisance, pour le bar un quota journalier de 1 bar par personne dans la Manche-Bretagne Nord, pour les pêcheurs de loisirs...

Le moral est au plus bas et beaucoup envisagent l'abandon de ce loisir et la vente du navire à un moment où il y a pléthore de navires à moteur à vendre.

Faudra-t-il que nos associations se transforment en agence de voyages pour organiser vers des côtes plus accueillantes comme l'Irlande des concours de pêche, voire y rapatrier quelques flottes de navires pour continuer à satisfaire sa passion ou son sport préféré.

Mais une perspective apparaît...

L'Agence Nationale des Aires Marines Protégées a besoin de financer le fonctionnement des Parcs Naturels Marins. Elle pense y arriver en ponctionnant les pêcheurs plaisanciers de loisir avec l'instauration d'une licence de pêche récréative payante. Mais bien sûr, les plaisanciers ne prendront une licence que s'ils peuvent prendre du poisson...donc...à suivre...

Les gestionnaires de ports, nouveaux rentiers ? (reprise d'un article écrit le 20 janvier 2013 par une de nos associations locales qui reste malheureusement d'actualité dans de nombreux ports et mouillages. Il s'agissait d'un port communal mais les remarques s'appliquent plus généralement.)

Un fâcheux comportement qui se développe : les municipalités qui gèrent les ports de plaisance, cas le plus courant dans notre zone, ont un fâcheux comportement de propriétaires ou d'actionnaires de ports qu'elles devraient tout simplement administrer en "bon père de famille". La tentation est grande pour elles d'en tirer des "dividendes" à leur bénéfice exclusif, au détriment du développement ou de l'entretien des ports et des ressources des usagers, qui sont toujours les seuls à payer un service surfacturé, **en bonnes vaches à lait !**

Comment stopper les maires dans leur course folle à toujours plus de ressources financières pour leur commune au détriment des plaisanciers, clients captifs ?, mais à trop tirer sur la corde, elle finira par casser...

Les ports ne coûtent rien aux communes : pour mémoire, les infrastructures portuaires ont été financées par l'impôt national ; quant à l'entretien, la rénovation, le développement, l'ensemble des charges d'exploitation dont celles de personnel, ils sont financés par les usagers, via les redevances versées pour leur poste d'amarrage.

Au contraire, les ports sont pour elles une ressource vitale : à quoi ressembleraient nos communes littorales sans leurs ports de plaisance ?

Ils sont pour elles une source de richesses à plusieurs titres : par l'attrait touristique et les flux de visiteurs qu'ils engendrent, et qui alimentent le commerce local, par la restauration, hôtellerie, vêtements, souvenirs, bateaux de promenade..., par les activités directement liées à la plaisance : accastillage, maintenance, construction, vente et location de bateaux, bateaux-écoles... Ce sont, et pourquoi ne pas s'en réjouir, des centaines d'entreprises, d'emplois, de familles en résidence dans la ville portuaire, qui génèrent taxes locales et impôts au profit de la ville.

Une rente de situation : les communes n'ont donc jamais investi dans les ports, si ce n'est à la marge, mais en tirent pourtant un grand profit. Quelle magnifique rente de situation !

Mais non contents de cela leurs édiles cherchent par tous les moyens à ponctionner sur les budgets des ports une part croissante de leurs besoins, en violation de l'esprit du décentralisateur !

Non, les ports n'appartiennent pas aux communes : il faut le rappeler encore, le port n'est pas la propriété de la mairie qui le gère !

Les ports de plaisance font partie du domaine public, donc du patrimoine de la nation. Leur périmètre est une entité inaliénable.

Administrés par l'Etat jusqu'en 1984, leur gestion a été transférée aux communes, qui sont dans ce cadre soumises au Code des Ports Maritimes, et qui ont l'obligation d'en assurer une gestion autonome de celle des autres activités municipales.

Un port de plaisance est un service public. Tout gestionnaire de port de plaisance est soumis à des obligations de service public. Il doit assurer la continuité du service offert, respecter l'égalité des usagers, appliquer la réglementation française et européenne et mettre les moyens répondant aux exigences du cahier des charges conclu avec le concédant.

Les budgets du port et de la ville ne sont pas des vases communicants : Les ressources du port ne doivent avoir d'autre finalité que la maintenance et le développement des installations portuaires et le service aux usagers.

Toute dépense ayant un autre objet ne constitue rien d'autre qu'un abus de pouvoir du gestionnaire et un détournement de ressources au détriment des usagers.

S'il y a des actionnaires potentiels aujourd'hui, ce sont bien les usagers, et les "dividendes" doivent servir à contenir la flambée de leur contribution aux budgets des ports, plutôt qu'à financer les opérations de prestige ou de communication des communes.

Il est grand temps de nous mobiliser pour faire respecter les règles !

Ce bulletin est réalisé par l'UNAN, Union Nationale des Associations de Navigateurs. Forte de 140 associations et 16000 membres, l'UNAN créée le 8 juin 2002 et régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, réunit les navigateurs de plaisance au travers de leurs associations départementales pour former une entité nationale représentative. Celle-ci facilite les relations entre associations, représente et défend les intérêts des navigateurs de plaisance, au travers de leurs associations représentatives, avec les Pouvoirs Publics, les professionnels de la mer ainsi qu'avec les organismes concernés par toutes les questions relatives aux ports, aux zones de mouillage, à la navigation, à la pêche embarquée ou à l'utilisation du domaine maritime.

L'UNAN contribue à la sécurité, à la formation des navigateurs et œuvre pour la protection de l'environnement.

L'UNAN est, entre autres, membre du Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques, Administrateur de la SNSM, du Conseil Supérieur de la Météorologie (section Marine), du Comité des utilisateurs du SHOM,...

Directeur de publication ; Alain Garcia, président

Comité de rédaction : Jean-Claude Faveris, Jean Piveteau, Colette Talmon,

Siège social à Vannes- Capitainerie- Quai Bernard Moitessier- 56000 VANNES

Adresse de correspondance : UNAN-35 rue de Carnac- 56470 La Trinité sur Mer

Tel : 05 49 33 40 95/ 02 97 55 74 74 / E.mail : contact@unan.fr / Site Internet : www.unan.fr responsable Jean-Claude Faveris

Membres du Bureau : 1^{er} Vice-Président : Philippe Grand, 2^{eme}VP : Bernard Vibert, 3^{eme}VP : Georges Assaïante,

Sec.Gen Jean-Claude Faveris ; Sec Gen Adj Jean Piveteau ; Trésorier : Pierre Montacé; Tres Adj :Patrick Claudel

Président fondateur honoraire : Louis Herry

UNAN D : UNAN 17 - UNAN 35-22 - UNAN 29 - UNAN 33 - UNAN 44 - UNAN 56 - UPPM - UNAN 40-64 - UNAN 85 - UNAN Côte d'Opale - UNAN Golfe du Lion - UNAN Provence- UNAN Corse - UNAN Kayaks de mer - CCIF

Membre associé : ACOMM