

	
<p>Groupement des Armateurs de Services Publics Maritimes de Passages d'Eau</p>	<p>Groupement des Armateurs Côtiers de Passagers, Manche, Atlantique, Méditerranée</p>
<p>COMPTE RENDU DE LA REUNION</p> <p>ARMAM – GASPE & DAM</p>	
<p>Objet de la réunion :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restitution du recensement des NUC à la demande de la DAM : étude réalisée par "BELDA Consultant" à la demande du GASPE de l'ARMAM - Projet de modification de l'arrêté relatif au nombre de passagers admissibles sur les NUC Avis modificatif sur l'arrêté du 13 septembre 2013 	
<p>Date : le 1^{er} Avril 2014 à 15H – Fin de réunion 17H30</p>	
<p>Lieu : Arche de la Défense - Paris</p>	
<p>Personnes Présentes pour les services de l'Etat :</p> <p>M. Hervé GOASGUEN</p> <p>M. Alain LAHAYE</p> <p>M. GAUDIN</p> <p>Pour les armateurs côtiers :</p> <p>M. Philippe COURCAUD, Président de l'ARMAM et Président de Croisières Inter Iles</p> <p>M. François ALLAINMAT, Vice-président du GASPE et Responsable de l'armement Keolis maritime Lorient</p> <p>M. Franck LAUSSEL, Secrétaire-Adjoint du GASPE et de Secrétaire de l'ARMAM, Directeur d'armement TLV-TVM</p> <p>M. Julien BELDA, Consultant Maritime et Portuaire</p>	

- Introduction, tour de table, présentation des participants et de l'action syndicale,
- Présentation d'un power point de restitution de l'étude effectuée par « BELDA Consultant » missionné par le GASPE et ARMAM.

Les participants interviennent au fur et à mesure de la présentation et des thèmes abordés et notamment sur les NUC, les NPF (de formation) et les NUP (usage à titre privé).

Les participants sont unanimes pour confirmer que concernant les NUC, les chiffres officiellement communiqués sont très en-deçà de la réalité ($\div 2$ voir $\div 3$).

Cet écart particulièrement conséquent serait dû à plusieurs facteurs et notamment la difficulté de rentrer les données concernant les navires de plaisance à utilisation commerciale dans les logiciels dédiés des Douanes ou des Affaires Maritimes, ou encore aux erreurs dans le traitement informatique des requêtes.

Les participants conviennent de l'intérêt majeur que présenterait un portail unique croisant les données des services des Douanes et des Affaires Maritimes. Monsieur GOASGUEN confirme que cette organisation sera effective en décembre 2015 par le biais d'un portail unique maritime automatisé.

Concernant l'activité des NUC, tous les participants s'accordent sur le fait qu'ils ne peuvent en aucun cas se positionner sur des lignes régulières (en particulier en publiant des horaires) mais uniquement sur des prestations dites "touristiques" ou de "loisirs". Des références juridiques sont exposées par Julien BELDA, rappel des définitions des divisions 110 et 190 et de la position de Monsieur CUVILLIER en octobre 2012 faisant suite aux courriers adressés par le GASPE et ARMAM en juillet 2012. Il est convenu que l'étude de « BELDA Consultant » sera complétée notamment par la réponse du Ministre des Transports confirmant la stricte limite d'exploitation des NUC aux balades ou circuits touristiques.

Le GASPE et ARMAM rappellent qu'ils ne sont pas opposés au NUC (particulièrement pour les vieux gréements : NUC à voile) mais opposés aux dérives des NUC hors cadres essentiellement à moteur (de type semi-rigide) et aux traitements complaisants au regard de la sécurité contrairement aux contraintes imposées aux vedettes à passagers.

A propos des NPF (navire de formation), il apparaît que ce type de navire peut également être utilisé frauduleusement à des fins de transport de passagers sous couvert de centres de plongée ou de formation à la pêche. Les contrôles sur le terrain sont trop rares pour être vraiment efficaces. Il serait préférable que ces contrôles soient assurés en plus des Affaires Maritimes, par Jeunesse et Sports ce qui leur permettrait de suivre l'utilisation de ces navires qui relèvent de leur responsabilité.

Un aparté survient relatif à la création d'un brevet de capitaine 200 UMS restreint, s'adressant aux voiliers de moins de 12 mètres, navigant à moins de 6 milles des côtes et d'une capacité maximale de 12 passagers. Ce brevet se rapprocherait des brevets de voile ou de ceux délivrés par le ministère Jeunesse et Sports. Il ne trouverait en revanche aucune correspondance dans le régime ENIM.

Les NUP concurrencent aussi déloyalement les activités de transport à passagers mais de façon plus diffuse et moins visible. Il est possible dans le cadre de l'exploitation d'un NUP de distinguer le contrat d'affrètement, du contrat de travail du marin. Le client devient alors l'armateur. Toutefois, il reste dans la plupart des cas un consommateur mal informé à qui l'on fait endosser des responsabilités dont il n'a pas conscience. En outre que ce soit en NUP, NPF ou NUC, les personnes transportées et parfois le client-armateur ignorent que ce cadre spécifique d'activité n'est pas couvert en matière d'assurance (le niveau d'assurance « plaisance » est T1 alors que celui du « commerce » est T7). Le cas de la journaliste du Monde blessée sur un NUP lors du dernier Vendée Globe est

rapporté. L'assurance de l'agence événementielle organisatrice de la prestation a affirmé ne pas couvrir ce type d'activité.

Il est ensuite évoqué le manque de statistiques des accidents survenant sur les NUC. Pourtant Monsieur COURCAUD indique qu'au sein de son armement, le ratio d'accident sur le NUC exploité, est bien plus important que sur tout autre navire à passagers où cela reste, bien heureusement, très anecdotique. Il est légitime de s'interroger sur le préjudice que le transport à passagers peut ainsi supporter à tort. A ce titre, les participants soulignent qu'il serait très opportun que l'ENIM intègre spécifiquement les NUC dans la feuille statistique jointe au rapport de blessure, afin de suivre de près l'accidentologie de cette activité.

Les participants abordent ensuite les difficultés rencontrées par les autorités compétentes pour reconnaître les différents statuts. Il apparaît qu'une identification extérieure des NUC, NUP ou NPF (marquage du navire, flamme, vignette...) pourrait faciliter les contrôles. M. GOASGUEN évoque l'avantage que présenterait une vignette ou un autocollant émis par les Affaires Maritimes qui permettrait en outre de recenser les NUC. Il confirme que ce sujet sera traité début 2015 à l'occasion de la révision de la division 241. Il serait souhaitable que cette identification puisse être visible depuis l'extérieur du navire.

Suite au PV de la CNSNP du 18 mars dernier, un point est ensuite effectué sur la nouvelle rédaction de l'arrêté fixant le nombre de passagers admissibles. Monsieur GOASGUEN confirme que la surface disponible pour les passagers sera bien portée à 0,40 m² comme pour les navires à passagers. D'autre part il apparaît que la formulation actuelle dudit arrêté permettrait le transport de passagers en position debout à bord de NUC à moteur navigant à 20 nœuds maximum. Les représentants du GASPE et d'ARMAM indiquent alors clairement leur opposition à cette possibilité eu égard aux conditions minimales de sécurité requises pour une navigation en mer. Messieurs ALLAINMAT et COURCAUD indiquent qu'un courrier commun sera adressé à Monsieur GOASGUEN confirmant cette opposition. Monsieur GOASGUEN précise que la rédaction actuelle de l'arrêté résulte de plusieurs modifications et confirme qu'il n'est pas envisagé de permettre de telles situations car bien trop risquées.

Les groupements de transporteurs côtiers soulignent également les différences de traitement existant entre les NUC et les armateurs côtiers en matière de taxes, de droits de port ainsi que sur les normes de sécurité. Les Affaires Maritimes s'interrogent sur un possible transfert des NUC à moteur vers la catégorie navires de charge, à plus forte raison si une division 222 allégée est créée. Celle-ci pourrait permettre notamment l'utilisation de carburants à point d'éclair inférieur à 43° (essence).

Monsieur LAUSSEL remet ensuite à Monsieur GOASGUEN un exemplaire de l'arrêté N°2014/06C émanant du Conseil Général des Alpes-Maritimes réglementant les débarquements et les embarquements de personnes dans les limites administratives du port de Cannes. Ce document prévoit une procédure particulière pour les NUC comprenant une fiche de demande d'escale spécifique, et une fiche de classification par type de navires à présenter obligatoirement.

Le dernier sujet évoqué concerne les disparités de traitement et de catégories ENIM existant entre les marins dits de plaisance et les marins de commerce. Monsieur ALLAINMAT précise qu'au titre de sa participation au groupe de travail « classement catégoriel » il abordera la question. L'objectif serait de faire appliquer aux NUC la catégorie minimale en vigueur sur les navires de transport de passagers.

La réunion prenant fin, les membres du GASPE et d'ARMAM remercient chaleureusement Messieurs GOASGUEN, LAHAYE et GAUDIN pour la très grande qualité de ces échanges.