



CHAMBRE
NATIONALE
DE LA
BATELLERIE
ARTISANALE

CNBA Bulletin d'Informations

➔ Editorial

Mieux faire respecter nos droits

Même si les conditions de travail sont variées suivant les bassins de navigation et les entreprises, force est de constater qu'il existe aujourd'hui une forte pression sur les transporteurs et sur le prix du fret. Cette situation n'est pas nouvelle, la libéralisation entamée il y a dix ans ayant apporté avec elle un certain nombre d'injustices et nécessitant des adaptations souvent complexes à mettre en œuvre. Pour autant, elle est apparue plus présente ces derniers mois.

Face à cette situation, nous pouvons mener plusieurs actions. La première, c'est celle à laquelle contribuent les administrateurs que vous avez élus à la CNBA : **la modification du cadre réglementaire**. A cet égard, la CNBA s'est vigoureusement impliquée tout au long de l'année 2011 dans les travaux de refonte des contrats types. Ces travaux ont pour objectif de réformer le cadre réglementaire des contrats de manière à mieux équilibrer la relation commerciale entre les transporteurs et leurs clients. Réunissant en un même lieu des représentants des transporteurs, des chargeurs, des courtiers sous l'égide du Ministère des transports, ils sont à l'image des situations commerciales les plus difficiles auxquelles certains d'entre vous doivent faire face. Tentée à plusieurs reprises de « claquer la porte » face aux demandes exorbitantes exprimées par certains membres de cette commission, la CNBA a cependant choisi de tenir bon et de rester ferme sur ses positions de manière à défendre à tout prix les intérêts des bateliers face à tous ceux qui veulent s'en servir ou les asservir.

La deuxième action est celle de l'exigence que nous pouvons avoir, nous, bateliers, dans nos relations commerciales. **Nos interlocuteurs doivent apprendre à nous respecter davantage** et nous avons à leur apprendre à nous respecter. Bien souvent, nous sommes contraints d'accepter des conditions qui ne sont pas satisfaisantes, parce que – ce qui est parfaitement compréhensible et respectable – nous avons peur de perdre un précieux transport. Menée collectivement, c'est-à-dire si tous les membres de la profession deviennent exigeants à l'égard de leurs interlocuteurs, nous pourrions progressivement nous faire mieux respecter. Si plusieurs transporteurs refusent successivement un transport proposé à un tarif trop bas, le client ou le courtier se verra progressivement contraint de revoir ses tarifs à la hausse. Cela signifie, bien sûr, que l'exigence ne peut pas aller sans le respect des autres transporteurs : les prix ne sont pas réglementés mais tout un chacun sait très bien, lorsqu'il passe un contrat, si le prix est particulièrement intéressant, s'il est très juste bon ou s'il est, au fond, inacceptable. Un transporteur qui accepte des prix inacceptables contribue directement à faire baisser les prix, à faire travailler ses collègues bateliers dans des conditions plus difficiles et à soumettre la profession aux ordres des clients et des courtiers. Or, c'est exactement l'inverse qu'il nous faut collectivement rechercher afin d'assainir des relations bien souvent très déséquilibrées, afin de devenir de vrais partenaires commerciaux.



Michel Dourent
Président de la CNBA

La troisième action que nous pouvons mener est de **faire respecter nos droits**. L'élément de base qui nous le permet consiste à garder une trace écrite des accords passés avec nos clients. ▶▶▶

▶ ▶ ▶ C'est à cette fin que la CNBA a mis au point un document intitulé « Confirmation de transport », destiné à conserver une trace écrite des négociations entreprises par téléphone. Envoyé au client immédiatement après l'accord conclu au téléphone, ce document constitue une première preuve... avant le contrat proprement dit. Ce contrat, il est essentiel que nous l'exigions systématiquement de nos interlocuteurs. Si certains de nos clients, refusent de délivrer des contrats, nous devons nous faire respecter. De la même manière que pour les tarifs, nous pouvons toujours céder et nous sommes souvent contraints de le faire lorsque nous sommes en position de faiblesse. Mais là aussi, si tous s'y mettent, une telle action aura un véritable effet auprès de nos clients.

La quatrième action consiste à s'appuyer sur la CNBA. A cet égard, je vous invite à nous faire remonter les abus sur les prix dont vous pourriez être victime et à nous indiquer les difficultés que vous pouvez rencontrer dans vos relations commerciales (clients refusant de vous remettre un contrat, par exemple) car nous pouvons agir. Nous disposons par ailleurs depuis 2010 d'une juriste employée à plein temps pour nous aider à faire respecter les obligations commerciales de vos interlocuteurs. La CNBA a également mis au point un guide juridique que vous recevrez prochainement ou avez peut-être déjà reçu, présentant vos droits et les possibilités dont vous disposez pour les faire respecter.

La pression forte exercée par certains clients et courtiers, qui justifient ces lignes, ne doivent bien sûr pas faire oublier les situations où les transports se passent bien, dans des conditions commerciales équilibrées.

En cette fin d'année, permettez-moi de vous adresser pour terminer tous mes encouragements et mes meilleurs vœux de réussite. ■

SOMMAIRE

	Affaires économiques et sociales	Europe & International	
<ul style="list-style-type: none"> • L'évolution du transport fluvial.....3 • La promotion de l'artisanat batelier auprès des chargeurs3 • Quel avenir pour le petit gabarit ?4 • Remboursement de la TIPP : la patience est de mise4 • Projet de loi relatif à l'Agence des voies navigables.....5 • Promouvoir les métiers du transport fluvial.....5 • Acheter un bateau : l'association Fluvial Initiative vous soutient5 • Projet CNBA 2012 : la réalisation de plans de bateaux ...5 • Urssaf en ligne, la solution « tout en un » pour vos formalités sociale6 • La cotisation foncière des entreprises6 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouveaux montants des surestaries en Belgique 11 • Quelle(s) langue(s) pour les communications radio-téléphoniques ? 11 • Certificats communautaires : ne manquez pas la date de renouvellement ! 12 	Juridique	
<ul style="list-style-type: none"> • Assistance juridique13 • Vient de paraître !13 	Interne CNBA		
	Formation initiale et continue	<ul style="list-style-type: none"> • Le conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale14 • Les services électroniques de la CNBA14 • Annuaire des transporteurs fluviaux 201215 • Vignettes CNBA 201215 	
<ul style="list-style-type: none"> • Permis de conduire : le calendrier 20127 • Attestation de capacité professionnelle : les lauréats 20117 • Formation continue : l'offre de Fluvia pour 20128 • Accueillir un stagiaire sur votre bateau : la CNBA vous aide.....8 • Formation continue : quels sont vos besoins ?9 	Petites Annonces		
	Règlementation nationale	<ul style="list-style-type: none"> • Recherche de maîtres d'apprentissage 15 • Recherche d'emplois 15 • Location de matériel 15 • Ventes de bateaux 16 	
<ul style="list-style-type: none"> • Naviguer dans le Golfe de Fos 10 • Cabinet Control Agros : retrait de l'habilitation 10 	<ul style="list-style-type: none"> • Comment contacter la CNBA ? 16 		

L'évolution du transport fluvial 2000-2010



La CNBA était présente le 23 novembre dernier à la restitution d'une étude sur l'évolution du transport fluvial en France entre 2000 et 2010, réalisée par le Centre d'études techniques de l'équipement Nord-Picardie (service déconcentré du Ministère des transports).

S'agissant des voies navigables françaises, l'étude rappelle qu'elles relèvent pour la plupart de la classe I (gabarit Freycinet). Les voies à grand gabarit (classe VI) s'étendent sur 1621 kilomètres, soit environ 20% du réseau.

Les investissements réalisés par VNF dans les infrastructures fluviales croissent sur dix ans, passant de 116 millions d'euros (2001) à 200 millions d'euros (2010).

La flotte fluviale française a une capacité d'emport d'un million de tonnes (en comparaison, les Pays-Bas sont à 5,9, l'Allemagne à 2,6 et la Belgique à 1,9). Le nombre global de bateaux français est en baisse mais cette évolution est contrastée : si la baisse est importante pour les bateaux compris en 0 et 400 tonnes, les catégories « 650 à 999 tonnes » et « plus de 1500 tonnes » restent stables, tandis que les bateaux situés entre 1000 et 1500 tonnes (classe IV) sont en forte augmentation (+57%). De manière globale, la capacité moyenne de la flotte augmente de 20% et l'emport global est stable.

S'agissant du positionnement du transport fluvial au regard des autres modes de transport, l'étude rappelle que le transport fluvial représente au niveau européen 6% des tonnes kilométriques transportées tous modes confondus. L'Allemagne et les Pays-Bas regroupent à deux 75% du transport fluvial européen. La France est en troisième position (8%), la Belgique en quatrième position. La part du transport fluvial au regard des autres modes de transport est de 4% en France (elle est de 12,12% en Allemagne, 14,28% en Belgique et 31,30% aux Pays-Bas), la route couvrant 81% et le chemin de fer 15%. La part de marché de la voie d'eau est stable par rapport à la route, alors que, dans le même temps, le transport ferroviaire connaît une poursuite de son érosion. Depuis que la crise financière a débuté, la voie d'eau semble avoir gagné des parts de marché sur la route, du fait, notamment, de la composition des trafics fluviaux, composés majoritairement des filières céréales et matériaux de construction, pas ou peu touchés par la crise. De 2007 à 2009, des différents modes de transport, seul le transport fluvial a progressé, les autres secteurs étant directement frappés par la crise. Sur la période 2000-2009, les transports réalisés sur des voies françaises augmentent, tandis que le trafic de transit diminue et que le trafic international est stable, avec une tendance en baisse.

S'agissant des marchandises transportées, les marchés du transport fluvial sont les matériaux de construction et les céréales (notamment du fait des exportations pour ces dernières). Les combustibles minéraux solides (charbon) et les produits pétroliers apportent des volumes significatifs mais ils sont globalement en baisse sur la décennie. Le transport par conteneurs se développe dans des proportions très importantes (10% du trafic fluvial aujourd'hui).

L'évolution du trafic fluvial dans les ports est contrastée. En dix ans, le trafic fluvial des ports maritimes augmente, tandis que le trafic des ports intérieurs diminue. Le trafic fluvial du port de Dunkerque augmente de 68%, Rouen de 47% et Marseille de 41%, tandis que le trafic du port de Paris stagne (+1%).

S'agissant des trafics avec les pays voisins, ils diminuent sur la période 2000-2010, là aussi de manière très contrastée. Les exportations à destination des Pays-Bas et de la Belgique augmentent, tandis que celles à destination de l'Allemagne diminuent très fortement. Les importations quant à elles diminuent tous pays confondus. Les Pays-Bas sont le premier partenaire commercial de la France pour les échanges de marchandises effectués par voie fluviale.

En ce qui concerne les bassins de navigation, celui de la Seine concentre environ la moitié du transport fluvial français. En deuxième position vient la région de Strasbourg, le long du Rhin, puis le bassin du Nord Pas de Calais. En quatrième position se trouve le bassin du Rhône. Sur la Seine, les matériaux de construction constituent la majeure partie du trafic ; le trafic des produits manufacturés en conteneurs explose. Dans le bassin de Strasbourg, les produits pétroliers sont particulièrement représentés. Dans le Nord Pas de Calais, le trafic de produits manufacturés et d'engrais s'est beaucoup développé, tandis que le trafic de matériaux de construction a fortement diminué. Dans la région Rhône-Saône, les matériaux de construction, les produits manufacturés et les céréales ont beaucoup progressé, tandis que le trafic de produits pétroliers a baissé.

S'il est présent et en croissance sur la quasi-totalité des bassins de navigation, le trafic de conteneurs qui connaît la progression la plus sensible est celui réalisé sur la Seine, où la relation Le Havre – Gennevilliers est la plus conséquente. Il se traduit par :

- Six lignes régulières de transport de conteneurs et de nombreux opérateurs : Logiseine, RSC, MSC, Maersk, SNTC Carline, Marfret,
- De nombreux terminaux : Le Havre, Gennevilliers, Nogent sur Seine, Bonneuil, Rouen, Limay, Evry ;
- D'autres terminaux en projet : Bruyères sur Oise (2011), Montereau (2012) et peut-être une grande plate-forme multimodale en 2020 à Achères. ■

La promotion de l'artisanat batelier auprès des chargeurs

La CNBA a participé les 7 et 8 décembre derniers au Salon River Dating (Halle Freyssinet, 13^e arrondissement de Paris). Ce salon est l'un des principaux rendez-vous du transport fluvial en Europe. Il a pour objectif de permettre aux chargeurs et aux transporteurs, quelle que soit la taille de leur entreprise, de se rencontrer et de passer de nouveaux contrats. Il est l'occasion pour les bateliers d'assurer leur développement commercial et d'entrer en relation avec de nouveaux clients. La CNBA y tenait un stand en tant que représentant de l'artisanat batelier et de ses spécificités, les grandes entreprises et les amateurs pouvant prendre un stand ou se faire représenter par d'autres organismes. La CNBA, représentée par plusieurs bateliers membres du conseil d'administration, y a soutenu les avantages que l'artisanat batelier peut présenter à côté des grands armements. Elle y a également diffusé les annuaires des transporteurs, ce qui peut être l'occasion, pour les entreprises qui ont souhaité y figurer, de décrocher de nouveaux contrats. ■

Riverdating



Quel avenir pour le petit gabarit ?

Remboursement de la TIPP : la patience est de mise

Beaucoup d'entre vous ont déposé ces derniers mois des dossiers de demande de remboursement de la TIPP/TICPE auprès des bureaux des douanes locaux, sur la base des informations que nous vous avons communiquées dans notre dernier bulletin d'information (juillet 2011). Les réponses reçues ont été assez variées, certains bureaux des douanes traitant les dossiers rapidement, d'autres étant beaucoup plus pointillistes. En fonction des difficultés rencontrées qui nous ont été remontées, nous nous sommes retournés vers la Direction générale des douanes de Paris, qui a traité les problèmes. Dans l'état actuel de nos informations, des remboursements ont déjà été réalisés pour certaines entreprises. Néanmoins, la fin de l'année arrivant et du fait des contraintes liées à la gestion du budget de l'Etat, les derniers dossiers instruits ne seront mis en versement que début 2012. Nous vous invitons donc à bien vouloir continuer à vous armer de patience, en attendant que le carburant soit livré détaxé directement à la pompe. ■

La revue Navigation, Ports et Intermodalité a publié dans son édition de juin-juillet dernier un dossier sur ce thème. Celui-ci contenait notamment un entretien avec Michel Dourlent, président de la CNBA qui rappelait l'importance des unités Freycinet dans le transport fluvial mais regrettait les mauvaises conditions de navigation qui leur sont accordées sur le réseau à petit gabarit. Il y faisait également part de sa conviction que la suppression des logements à bord (afin de gagner en capacité d'emport) était une fausse bonne idée, à la fois parce que « pour arriver à faire fonctionner le petit gabarit, il faut des personnes à demeure dans les bateaux » et que « ce n'est pas en rognant sur l'habitacle que l'on va améliorer le tirant d'eau ».

Ce dossier contenait également un reportage réalisé auprès de M. Guy Manouvrier (bateau Liberty), membre du conseil d'administration de la CNBA, et de sa femme Christine, au cours d'un transport de tôles compressées de Mulhouse à Sept-Fons pour PSA Peugeot Citroën (12 jours de navigation). « Loin de l'image du Freycinet usé pourtant, le bateau de Guy Manouvrier est rutilant ». Si le reportage met en évidence les conséquences du mauvais entretien du petit réseau (perte de vitesse importante, chargement réduit de 90 tonnes du fait du faible tirant d'eau), il illustre cependant très bien le rôle essentiel que peuvent jouer les bateaux Freycinet dans le transport fluvial français. Ce projet de transport régulier entre Mulhouse et Sept-Fons a en effet émergé à partir de

2009 en tant qu'expression d'une volonté de développer un mode de transport alternatif ; les opérations se déroulant particulièrement bien et du fait des avantages logistiques (stockage) qui en ont été retirées, PSA a décidé de poursuivre les opérations. Mme Manouvrier mentionne également plusieurs propositions qui pourraient être mises en œuvre afin d'attirer des jeunes sur ce type de trafics : « davantage de confort et de qualité de vie », « équiper les canaux d'un réseau Wifi, « améliorer le balisage », « équiper les écluses d'éclairages munis de détecteurs et de prises électriques », développer les points de dépôt des déchets.

Outre l'exemple de PSA, le dossier évoque également d'autres nouveaux trafics développés sur le réseau à petit gabarit : Eco-Système (valorisation de déchets d'équipements électriques et électroniques), qui a lancé une ligne fluviale mensuelle entre Strasbourg et Pagny sur Meuse, SITA (groupe Suez Environnement), qui utilise le réseau à petit gabarit pour la collecte des déchets, le Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères (SYCTOM), qui prévoit d'orienter sur le fluvial une grande partie du centre de traitement des déchets ménagers de Romainville, qui doit ouvrir en 2015 (400.000 tonnes de déchets y seront livrées chaque année)...

Dans un entretien, Jacques Meunier, chargé d'études chez GSM Ile de France (sable et gravier), déplore le « double langage » employé dans les discours de politique des transports : « d'un côté des discours qui prônent un développement des transports alternatifs (fer et voie d'eau), de l'autre la décision d'autoriser de plus en plus l'usage de camions 44t, voire 48t, sans mesures compensatoires pour le transport combiné, ce qui renforce la compétitivité de la route sur des axes déjà largement saturés (A1) ». Pour lui, afin d'attirer davantage de jeunes vers le métier et vers les unités Freycinet, il est nécessaire de développer de nouveaux automoteurs plus industriels opérant sur de courtes distances, à côté des automoteurs Freycinet « classiques ». M. Meunier précise également que le potentiel de flux transférables de granulats à la voie d'eau sur la Marne est évalué entre 400.000 et 500.000 tonnes mais que l'enfoncement sur ce réseau n'est pas suffisant pour rendre ces transports viables. Franck Masselon, de la coopérative CBO, fait le même constat au sujet d'un contrat de 300.000 tonnes entre Anvers et Reims pour le compte d'Arcelor : « sur ce trajet, le tirant d'eau est aujourd'hui limité à 1,8 mètres, ce qui correspond à une capacité d'emport de 250 tonnes. S'il était supérieur, la rentabilité serait meilleure. » ■



Projet de loi relatif à l'Agence des voies navigables



Déposé le 31 août au Sénat, retravaillé en commission, le projet de loi relatif à l'Agence des voies navigables – qui prévoit notamment le regroupement en un même établissement public administratif des agents des services navigation et de ceux de Voies navigables de France – a été adopté en première lecture par le Sénat (19 octobre). Auditionné à deux reprises par les parlementaires en charge des travaux préparatoires, le président de la CNBA a eu l'occasion de souligner le progrès que représente cette

réforme qui devrait rendre plus efficace l'action des services étatiques liés à la voie d'eau. Par ailleurs, il a également émis des demandes sur trois points : le retrait du pouvoir de sanction accordé aux agents assermentés, le conditionnement de l'exploitation hydraulique au respect des bonnes conditions de navigation et la plus grande représentation des professionnels au conseil d'administration de la future agence. L'examen du projet de loi par l'Assemblée nationale est prévu pour la fin décembre. ■

Promouvoir les métiers du transport fluvial



Parmi ses activités, la Chambre nationale de la batellerie artisanale accorde une importance particulière à la promotion de l'artisanat batelier et de ses métiers.

A ce titre, elle participe chaque année à des salons professionnels destinés à faire connaître à des jeunes (collégiens, lycéens, étudiants, ...) ou à des personnes en reconversion professionnelle l'intérêt que représente la profession batelière. Elle a ainsi été présente en 2011 à trois salons : salon des entrepreneurs de Paris et de Lyon (février et juin 2011), salon des métiers de Lille (février 2011), ainsi que, plus récemment, au Forum

emploi formation « Transport et logistique » d'Achères (78) au mois de novembre. M. Dourlent, président de la CNBA, a donné à cette occasion une conférence sur les métiers du fluvial. Son objectif était d'exposer à des jeunes ne connaissant rien au fluvial les métiers qu'ils peuvent y exercer et de leur donner envie de rejoindre cette profession. La CNBA y tenait également un stand où tout au long de la journée les personnes qui le souhaitaient pouvaient obtenir des renseignements sur la profession batelière. Des brochures sur les métiers du fluvial ou sur la création d'entreprises, élaborées ou financées par la CNBA, étaient également mises à disposition des visiteurs. ■



Acheter un bateau : l'association Fluvial Initiative vous soutient

Créée en 2009, l'association Fluvial Initiative a pour but de favoriser l'achat de bateaux par l'octroi de prêts d'honneur sans intérêts (taux 0%). Ces prêts sont accordés par l'association au vu du dossier présenté. Ils ont pour objectif de compléter l'apport personnel en permettant ainsi d'accéder plus facilement aux prêts bancaires.

Le prêt moyen accordé par l'association est de l'ordre de 35 000 €. Au vu du dossier présenté, un comité d'engagement décide du montant des prêts. Ce comité apprécie le fait que la personne souhaitant investir dispose d'un apport, mais aucun plafond minimal n'est fixé.

Pour plus d'informations sur ces prêts à taux zéro et,

plus généralement, sur les dispositifs financiers vous permettant d'emprunter pour investir dans un bateau, nous vous proposons de contacter Fluvial Initiative au numéro suivant : 01 47 20 01 68.

Vous pouvez également envoyer un courrier électronique à l'adresse suivante :

fluvial.initiative@gmail.com

ou consulter les pages internet de l'association :

<http://fluvial-initiative.com/>

La Chambre nationale de la batellerie artisanale soutient depuis plusieurs années cette association qui œuvre pour le développement de nouvelles entreprises de transport fluvial et la modernisation de la flotte française. ■

Projet CNBA 2012 : la réalisation de plans de bateaux

Afin de favoriser la construction de nouveaux bateaux pouvant naviguer sur le réseau Freycinet, la CNBA a décidé à l'occasion de son conseil d'administration du 18 octobre dernier de faire réaliser les plans d'un futur bateau adapté aux dimensions de ce réseau. Ces plans sont destinés à permettre aux personnes souhaitant faire construire un bateau navigant sur le réseau Freycinet de disposer de plans « clé en main » et d'économiser ainsi des frais importants. La réalisation de ces plans est programmée en 2012. En fonction des résultats de ces travaux, des plans de bateaux de plus grande taille pourront ensuite être mis au point. ■





DOSSIER SOCIAL

Urssaf en ligne, la solution « tout en un » pour vos formalités sociales

L'Urssaf poursuit sa démarche de modernisation et de simplifications des formalités sociales des administrations et collectivités territoriales et s'oriente vers le « 100 % internet » dans sa relation tissée avec ses cotisants.

Afin de faciliter vos formalités sociales, l'Urssaf met à votre disposition sur www.urssaf.fr, un service en ligne gratuit, simple d'utilisation et sécurisé, qui permet de transmettre votre déclaration de cotisations en quelques clics.

Quels avantages vous offre ce service ?

- la garantie que votre déclaration a bien été enregistrée : vous recevez un accusé de réception horodaté et imprimable dès la validation de la déclaration.
- La facilité de remplissage des formulaires, grâce à l'accompagnement en ligne et à l'indication des données obligatoires.
- L'assurance de l'application des bons taux de cotisations et de la cohérence des informations saisies.
- La possibilité de modifier votre déclaration jusqu'à midi le jour de l'échéance.

- La validation de votre Tableau Récapitulatif annuel à la suite de la dernière déclaration de l'année. Il est pré-rempli par l'Urssaf avec les données déclaratives qu'elle a enregistrées au cours de l'année.

Pour bénéficier de ce service, il vous suffit de vous connecter sur www.urssaf.fr et de cliquer dans la rubrique « découvrir et adhérer » en haut de la page d'accueil.

Il convient alors de vous munir de votre numéro Siret, votre numéro de compte Urssaf, d'une adresse mail valide et du montant de votre dernière déclaration afin de créer votre espace personnel.

L'obtention de votre mot de passe est immédiate, vous avez alors accès à l'ensemble des services de l'URSSAF. Dès la prochaine échéance, vous pourrez désormais effectuer votre déclaration en ligne et accéder à l'ensemble des services.

► **Votre conseiller Urssaf reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire au 0811 011 637 (coût d'un appel local) ■**



La cotisation foncière des entreprises

Plusieurs bateliers ayant reçu un avis d'imposition « Cotisation foncière des entreprises » nous ont contactés afin d'en savoir plus.

La cotisation foncière des entreprises a remplacé depuis 2010 la taxe professionnelle. Les entreprises dont l'activité est le transport de marchandises sur les voies navigables en sont redevables.

C'est un impôt sur le foncier qui est perçu au profit des communes, des départements, des régions et des communautés de communes.

Cet impôt est calculé sur la valeur locative des immobilisations corporelles. Les équipements et biens mobiliers ne font pas partie de la base d'imposition de la taxe.

Les réductions de taxe

La base servant au calcul de la taxe peut être réduite de moitié la première année d'imposition. Le Code général des impôts prévoit également des réductions pour les entreprises artisanales inscrites au registre de la CNBA (article 1468). Ces entreprises bénéficient d'une réduction : de trois quarts quand elles emploient

un salarié, de la moitié quand elles emploient deux salariés, d'un quart quand elles emploient un salarié. Les apprentis sous contrat ne sont pas comptés au nombre des salariés.

Afin que des informations les plus justes soient prises en compte, les entreprises doivent déposer une déclaration annuelle des bases d'imposition au mois de mai de l'année précédant l'imposition.

La cotisation minimale

La réglementation prévoit également l'existence d'une « cotisation minimale ». Celle-ci est établie à partir d'un taux fixé par le conseil municipal de la ville où se trouve le siège de l'entreprise, multiplié par la base d'imposition. Elle doit être comprise entre 200 € et 2000 €. Les conseils municipaux peuvent réduire ce montant de moitié ou plus pour les entreprises qui n'ont une activité qu'à temps partiel.

La cotisation minimale concerne notamment les entreprises qui bénéficient d'une domiciliation. Dans ce cas de figure, les entreprises devront payer la cotisation minimale correspondant à la ville où se trouve leur domiciliation. ■

Permis de conduire : le calendrier 2012



Nous vous communiquons ci-dessous le calendrier des examens théoriques et pratiques pour l'obtention du certificat de capacité professionnelle pour la conduite des bateaux de commerce.

Service navigation de la Seine

Dates des épreuves théoriques	Dates des épreuves pratiques
09 janvier 2012	
	du 13 au 17 février 2012
05 mars 2012	
26 mars 2012	
16 avril 2012	du 02 au 11 avril 2012
14 mai 2012	du 21 au 25 mai 2012
04 juin 2012	du 11 au 15 juin 2012
	du 25 juin au 06 juillet 2012 (candidats CFANI)
10 septembre 2012	du 24 septembre au 03 octobre 2012
15 octobre 2012	
	du 05 au 09 novembre 2012

► Des documents de préparation à l'examen sont disponibles sur : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Conduite-et-equipage-.html> ■

Attestation de capacité professionnelle : les lauréats 2011



Dates de l'examen	Nombre de candidats	Reçu(e)s	Non reçu(e)s
Session du 29 juin	7	6	1
Session du 30 juin	7	7	
Session du 04 juillet	6	6	
Session du 27 septembre	6	5	1
TOTAL	26	24	2

Nous adressons nos plus sincères félicitations à :
 Mesdames Annabelle DEWINDT,
 Isabelle MASSELOT et Messieurs Jonathan ALLARD,
 Rudy BEILLARD, Jonathan COUVREUR,
 Gary DELESALLE, Sébastien DIMBLE,
 Pierryck DROISSART, Sidi Mohamed EL KEURTI,
 Geoffroy FOSTIER, William FRASSLE,
 Mathieu GABORY, José GIRARD,
 Guillaume LAVRILLEUX, Stéphane LEBLANC,
 Sullivan LESECOQ, Sébastien LIMARE,
 Clément MALGRAS, Erik PETIT,
 Thomas PLUMECOQ, Lorenzo REEMERS,
 Nicolas SCORIER, Jérémy TOURNEUR,
 Johann WALBRECQ. ■





Formation continue : l'offre de Fluvia pour 2012

Créé en 1972 par les organisations professionnelles représentatives du transport fluvial, l'Institut Fluvia est un organisme de formation agréé par l'Etat qui organise divers stages de formation continue

Calendrier des formations FLUVIA pour le premier semestre 2012

Stages	Dates
ADN base (transport de marchandises dangereuses)	- du 30/01 au 03/02/2012 - du 20 au 24/02/2012 (Elèves CFA) - du 18 au 22/06/2012
ADN recyclage (transport de marchandises dangereuses)	- du 10 au 12/01/2012 - du 11 au 13/04/2012 - du 09 au 11/05/2012
Radar	- les 07 et 08/02/2012 - les 02 et 03/05/2012
ASP (Attestation spéciale passagers)	- les 24 et 25/01/2012 (Nogent sur Marne) - les 06 et 07/02/2012 (Nogent sur Marne) - les 21 et 22/02/2012 (Nogent sur Marne) - les 06 et 07/03/2012 (Nogent sur Marne) - les 21 et 22/03/2012 « Spéciale Batobus » - les 29 et 30/03/2012 « Spéciale bateaux parisiens » - les 04 et 05/04/2012 (Nogent sur Marne) - les 16 et 17/04/2012 (Nogent sur Marne) - les 02 et 03/05/2012 (Nogent sur Marne) - les 15 et 16/05/2012 (Nogent sur Marne) - les 30 et 31/05/2012 (Nogent sur Marne) - les 12 et 13/06/2012 (Nogent sur Marne) - les 27 et 28/06/2012 (Nogent sur Marne)

► **Contact : FLUVIA – Téléphone : 01.42.60.36.13. <http://fluvia.free.fr/> ■**



Accueillir un stagiaire sur votre bateau : la CNBA vous aide



Les personnes souhaitant passer leur permis de conduire (Certificat de capacité à la conduite des bateaux de commerce) doivent avoir acquis une expérience professionnelle sur un bateau de commerce de 100 jours minimum. Les commissions de surveillance remettent à ceux qui le leur demandent un livret de

service, qui leur permettra, au moment de passer leur permis de conduire, de prouver qu'ils ont bien réalisé ces 100 jours de navigation.

Pour une personne qui souhaite devenir batelier (un jeune sortant d'école, une personne en reconversion professionnelle), il n'est pas forcément évident de trouver un bateau sur lequel effectuer ces 100 jours de navigation. Côté batelier, il n'est pas toujours simple non plus d'accueillir un « stagiaire » pendant plusieurs mois.

Afin de faciliter la réalisation de ces « 100 jours » pour les candidats au permis de conduire et l'accueil des stagiaires sur les bateaux, la CNBA propose un soutien financier aux entreprises accueillant un stagiaire sur leur bateau pour réaliser 100 jours de navigation (1000 euros par entreprise).

Le chef d'entreprise qui souhaite en bénéficier doit être immatriculé sur le registre de la CNBA en tant que patron batelier, être à jour du paiement de ses taxes et accepter de former à son bord un « stagiaire » en vue de la réalisation des 100 jours nécessaires à l'obtention du Certificat de Capacité à la Conduite des bateaux de Commerce.

La demande d'aide doit être adressée à la CNBA (43 rue de la Brèche aux Loups, 75012 Paris) en joignant : la copie du livret de service du stagiaire, dûment rempli, après réalisation des 100 jours de navigation, une attestation sur l'honneur du batelier, une attestation sur l'honneur du « stagiaire ».

A noter que le stagiaire ne doit être ni le conjoint, ni le concubin, ni l'enfant du batelier prétendant à l'attribution de l'aide, et que l'aide ne peut concerner plus de 2 « stagiaires » par an et par entreprise. ■

Formation continue : quels sont vos besoins ?



La CNBA a diffusé au mois de septembre dernier par courrier électronique un questionnaire sur son offre de formation continue et sur les besoins des bateliers dans ce domaine.

La moitié des 54 personnes qui ont répondu à notre questionnaire indiquent qu'elles ont déjà suivi un ou plusieurs stages de formation continue : informatique, ADNR, langues, gestion, ... La moitié estiment que les formations suivies leur ont été d'un apport concret et qu'elles ont pu en retirer des éléments pour leur entreprise. Parmi les propositions faites par la CNBA, les sujets qui emportent l'assentiment de la plupart sont les langues et l'informatique. Viennent ensuite, dans une moindre mesure, les formations en gestion, l'approfondissement de la réglementation et les techniques de développement commercial. Parmi les sujets de formation souhaités se trouve également l'amélioration de la relation avec les clients.

S'agissant des modalités de formation demandées, plus de la moitié des personnes interrogées souhaitent la mise en place de formations à distance (CD, e-mail), tandis que les formations sur site, dans les locaux de la CNBA, rencontrent un enthousiasme beaucoup plus modéré (20%). Malgré les aides financières proposées par la CNBA (compensation pour l'interruption de l'activité de l'entreprise, prise en charge des frais de

déplacement, etc.), il est évident que le déplacement et la mobilisation sur un à plusieurs jours est difficilement gérable pour une entreprise artisanale. Diffusé par voie électronique, le contenu de ce questionnaire vous est présenté ci-dessous. N'hésitez pas, si vous souhaitez compléter les réponses qui nous sont parvenues par courrier électronique ou si vous ne l'avez pas reçu par e-mail, à nous retourner vos réponses sur papier libre. ■



Questionnaire

- 1/ Avez-vous déjà suivi une formation continue ? Si oui, laquelle ou lesquelles ?
- 2/ Avez-vous pu utiliser de manière concrète les apports de ces formations ? Si non, pourquoi ?
- 3/ Pouvez-vous classer les formations ci-après par importance/utilité pour le métier de batelier ? :

<input type="checkbox"/> Langues	<input type="checkbox"/> Informatique
<input type="checkbox"/> Gestion/comptabilité/fiscalité	<input type="checkbox"/> Réglementation/douane/sécurité/assurance
<input type="checkbox"/> Commercial	<input type="checkbox"/> Gestion du personnel/droit du travail
- 4/ Par quelle formation seriez-vous intéressé personnellement ?

<input type="checkbox"/> Langues	<input type="checkbox"/> Informatique
<input type="checkbox"/> Gestion/comptabilité/fiscalité	<input type="checkbox"/> Réglementation/douane/sécurité/assurance
<input type="checkbox"/> Commercial	<input type="checkbox"/> Gestion du personnel/droit du travail
- 5/ Avez-vous un équipement informatique à bord ?
- 6/ Dans quelle tranche d'âge vous trouvez-vous ?

<input type="checkbox"/> 18-25 ans ;	<input type="checkbox"/> 26-35 ans ;	<input type="checkbox"/> 36-45 ans ;
<input type="checkbox"/> 46-55 ans ;	<input type="checkbox"/> 56-65 ans ;	<input type="checkbox"/> au-delà de 65 ans
- 7/ En fonction du besoin de formation, quelle est la modalité que vous trouvez la plus intéressante ?
 - journée de formation dans les locaux de la CNBA ;
 - formation par correspondance (courrier) ;
 - enseignement à distance (CD, e-mail)
- 8/ Dans quel domaine situez-vous votre besoin en formation ?

<input type="checkbox"/> règles de navigation ;	<input type="checkbox"/> nouveaux outils de navigation, informatique ;
<input type="checkbox"/> amélioration des qualités relationnelles (langues, relations clients) ;	
<input type="checkbox"/> gestion, droit, fiscalité	
- 9/ Pouvez-vous préciser vos besoins et nous indiquer les thèmes de formation qui vous intéresseraient en particulier.



Naviguer dans le Golfe de Fos

Cabinet Control Agros : retrait de l'habilitation

Nous avons reçu au cours de l'année 2011 plusieurs appels de la part de bateliers qui ont obtenu des attestations OVOCOM non valables (document BC-08) rédigées par le cabinet d'expertise CONTROL AGROS, relatives au code d'hygiène des bateaux de transport fluvial. Cet organisme d'inspection établi à Saint-Quentin et ayant pour directeur Monsieur Alain Lefevre n'est plus autorisé à produire de tels documents suite au retrait de l'habilitation par OVOCOM en date du 13 mai 2011. Nous invitons par conséquent les bateliers qui auraient utilisé les services d'inspection du cabinet CONTROL AGROS, à compter du 13 mai 2011, à rédiger un courrier de réclamation afin d'obtenir le remboursement des frais d'expertise. Ce courrier doit être envoyé en lettre recommandée avec accusé de réception à l'attention de Monsieur Alain Lefevre, directeur du cabinet expertise CONTROL AGROS. La CNBA propose à tous ses adhérents un modèle de lettre que vous pouvez télécharger sur le site internet de la Chambre, dans votre espace personnel. ■

La réglementation relative à la navigation dans le Golfe de Fos résulte d'un empilement de normes assez nombreuses et qu'il n'est pas forcément facile de décoder.

En France, le pilotage dans les eaux maritimes est régi par les textes suivants : la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes ; la loi du 3 mars 1934 et les décrets des 4 novembre 1939 et 28 août 1961, relatifs au régime du pilotage dans les eaux maritimes ; le décret n°69-515 du 19 mai 1969 relatif au régime du pilotage dans les eaux maritimes, qui prévoit l'adoption d'un décret spécifique au transport fluvial dans les eaux maritimes.

De manière plus spécifique, le pilotage des bateaux fluviaux dans les eaux maritimes est encadré par le décret n°70-207 du 9 mars 1970 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins flottants fluviaux qui effectuent une navigation en mer, dans les ports et rades, sur les étangs ou canaux salés dépendant du domaine public maritime et dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux en aval du premier obstacle à la navigation des bâtiments de mer.

Enfin, sur la base de ce décret, a été pris l'arrêté du 8 août 2008 relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de Marseille-Fos.

Au terme de cet arrêté :

- Le pilotage des bateaux est obligatoire dans les limites de la station de pilotage de Marseille-Fos, hors le Rhône et les canaux spécifiquement dédiés au trafic fluvial (canal du Rhône à Fos, darse Léon Bétous, dite darse 1, et darse Sud, canal de Fos à Bouc, bassins de Port-de-Bouc - Lavéra, canal de Caronte, canal de Martigues à Marseille jusqu'au rocher des Trois Frères, bassins de Port-Saint-Louis-du-Rhône et des Tellines, canal de Port-Saint-Louis-du-Rhône) ;
- Sont affranchis de l'obligation de pilotage tous les bateaux d'une longueur inférieure à 70 mètres, s'ils ne transportent pas de matières dangereuses ou polluantes, ou à 50 mètres s'ils transportent des matières dangereuses ou polluantes ;
- Sont dispensés de l'obligation de prendre un pilote, à condition que la conduite soit assurée par un

patron titulaire de la licence de patron-pilote, les bateaux à passagers d'une longueur inférieure à 130 mètres et tous les autres bateaux, convois et autres engins fluviaux d'une longueur inférieure à 200 mètres et d'une largeur inférieure à 19 mètres.

Sur le fondement de ces textes, il apparaît donc que dans les limites de la station de pilotage de Marseille-Fos :

- Les bateaux de plus de 70 mètres (et de plus de 50 mètres lorsqu'ils transportent des matières dangereuses), dont le patron n'a pas la licence de patron-pilote, doivent prendre un pilote ;
- Les bateaux de plus de 200 mètres de long et de plus de 19 mètres de large, même s'ils ont une licence de patron-pilote, doivent prendre un pilote.

A ce jour, cette réglementation est considérée comme trop contraignante par un certain nombre de bateliers, qui estiment qu'il n'y a pas de raison pour qu'un pilote sache mieux conduire dans des conditions complexes le bateau d'un transporteur que le batelier lui-même. Par ailleurs, certains bateliers estiment également que les contraintes réglementaires relatives au pilotage dans le Golfe de Fos sont trop contraignantes au regard des risques existants.

Le conseil d'administration de la CNBA a donc décidé le 18 octobre dernier de lancer une étude sur ce sujet. L'objectif est d'étudier les risques affectant la navigation sur cette zone et les mesures à mettre en place pour garantir un bon niveau de sécurité aux usagers de cette zone au regard de ces contraintes.

Cette étude est programmée pour 2012. Les bateliers qui naviguent sur cette zone et qui souhaiteraient y participer ou nous transmettre des informations sont invités à nous contacter. Nous envisageons également d'organiser des réunions de travail avec les bateliers concernés afin de recueillir leurs appréciations sur les contraintes réglementaires en vigueur et les mesures qui leur sembleraient les plus appropriées à la circulation dans cette zone.

En fonction des résultats de cette étude, celle-ci pourra être étendue à d'autres zones françaises ou dans lesquelles le recours à un pilote est rendu obligatoire par la réglementation. ■



Quelle(s) langue(s) pour les communications radio-téléphoniques ?



La question de la maîtrise de la langue néerlandaise pour pouvoir naviguer aux Pays-Bas aura fait couler beaucoup d'encre tout au long de l'année 2011. Transporteurs, organisations professionnelles, autorités administratives : tous les acteurs ont été particulièrement mobilisés sur ce sujet. La Chambre nationale de la batellerie artisanale a été à de nombreuses reprises « sur le front » sur ce thème, ce qui lui permet de présenter les principaux éléments de la situation.

Les règles en vigueur au niveau européen

18 pays européens, dont la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, ont signé en avril 2000 un accord international sur la radio-téléphonie utilisée sur les voies navigables (« Arrangement régional du 6 avril 2000 »). Au terme de cet accord, il est prévu que :

- 1/ Pour les communications entre les bateaux et les stations fixes, il est fait usage de la langue du pays où se trouve la station fixe. Autrement dit, un bateau navigant en France doit utiliser le français pour communiquer avec une station française fixe et un bateau navigant aux Pays-Bas doit utiliser le néerlandais pour communiquer avec une station fixe.
- 2/ Pour les communications entre bateaux, la langue à utiliser est celle du pays où se trouve le bateau. Ainsi, un batelier étranger échangeant sur les eaux territoriales françaises avec un batelier français est tenu d'émettre ou de répondre en français ; en cas de difficulté de compréhension peut être utilisée une autre langue. Sur le Rhin, les communications entre bateaux doivent être faites dans la langue du pays où se trouve le bateau qui commence la conversation radio ; en cas de difficulté, c'est la langue allemande qui doit être utilisée.

Le niveau requis

Le niveau requis pour les échanges entre les bateaux et les stations fixes est la maîtrise des messages usuels de la navigation. Pour ces « messages usuels », la référence retenue est celle du « Vocabulaire normalisé des liaisons de navigation intérieure » élaboré par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, qui a été adressé par la CNBA à l'ensemble des patrons bateliers français en septembre dernier. Les autorités néerlandaises ont à plusieurs reprises confirmé ces derniers mois que ce document faisait office de référence.

Les contrôles

Comme exposé ci-dessus, les exigences des différents pays européens sont sensiblement identiques. Ce qui diffère, ce sont les politiques de contrôle. Certains pays contrôlent actuellement moins le respect des exigences que d'autres.

Les **Pays-Bas** ont une politique « active » de contrôle et les organisent de la manière suivante :

- Lorsque les autorités constatent que le batelier a une maîtrise insuffisante de la langue, elles lui rappellent

ses obligations et lui indiquent qu'il y aura, la prochaine fois, une verbalisation ;

- Lorsque l'infraction est constatée une deuxième fois, un procès verbal est dressé et le batelier doit payer une amende ;
- Lorsque le batelier est dans une situation de danger avéré, en raison d'un comportement dangereux obligeant d'autres bateaux à effectuer des manœuvres pour éviter une collision et de l'impossibilité de communiquer avec lui par radio, le bateau est immobilisé. Il ne pourra repartir que lorsqu'il y aura une personne à bord qui parle la langue de communication exigée ou une langue de support.

En d'autres termes, hors situation de danger avéré, un contrôle de langue ne peut donner lieu à une verbalisation que si ce contrôle intervient pour la deuxième fois et il ne peut aucunement entraîner l'immobilisation du bateau. Celle-ci n'a lieu que si le batelier, outre le fait qu'il ne comprend pas les émissions de radio qui lui sont adressées, a fait preuve d'un comportement mettant en danger la sécurité des autres navigants.

Suite à l'immobilisation d'un batelier français aux Pays-Bas le 30 juin dernier, plusieurs acteurs dont la CNBA ont demandé à ce que des contrôles soient également menés en **France**, beaucoup moins active que les Pays-Bas dans ses contrôles à l'égard des bateliers étrangers. Ces demandes ont été entendues et ont donné lieu à des contrôles effectifs et à des immobilisations de bateaux étrangers. Si les règles sont claires (nécessité d'utiliser la langue du pays de la station fixe, obligation d'avoir une personne parlant français sur le bateau), les modalités des contrôles français ne sont pas aussi précises que celles qui existent aux Pays-Bas, l'immobilisation et l'exigence d'une personne à bord parlant français pouvant avoir lieu même en l'absence d'un danger avéré.

Les avancées sur le court terme

Pour autant, répondre aux contrôles par des contrôles ne peut être considéré que comme une solution de très court terme. Sur le moyen terme, il a pour effet d'entraver la navigation et de nuire au développement du transport fluvial et aux professionnels. C'est afin de trouver une solution plus durable que la CNBA a rencontré le 12 octobre dernier le représentant de l'une des organisations batelières néerlandaises les plus importantes, la Koninklijke Schuttevaer, ainsi que le conseiller « Transports » de l'ambassade des Pays-Bas en France, puis le conseiller « Transports » de l'ambassade de France aux Pays-Bas. C'est également dans ce contexte que le Ministère des transports français a rencontré son homologue néerlandais le 18 novembre dernier.

De ces échanges, il ressort que :

- Le niveau de langue exigé est limité aux termes usuels de la navigation présentés dans le « Vocabulaire normalisé des liaisons de navigation intérieure » ;

Nouveaux montants des surestaries en Belgique

L'arrêté royal du 19 juin 2011 fixe de nouveaux montants de surestaries pour la Belgique. Les montants sont les suivants (en euros par tonne et par demi-journée) : Bateaux sans propulsion mécanique : 0,41 € pour les bateaux allant jusqu'à 1750 tonnes inclus, 0,36 € pour les bateaux entre 1750 tonnes et 3500 tonnes inclus, 0,30 € pour les bateaux de plus de 3500 tonnes. Bateaux à propulsion mécanique : 0,49 € pour les bateaux jusqu'à 1750 tonnes inclus, 0,44 € pour les bateaux allant de 1750 tonnes à 3500 tonnes inclus, 0,39 € pour les bateaux de plus de 1500 tonnes. Par demi-journée est comprise la partie du jour qui commence soit à 0h00 et continue jusqu'à 12h00, soit à 12h00 et continue jusqu'à 24h00. Le tonnage est calculé à l'enfoncement maximal tel qu'il résulte du certificat de jaugeage. ■

- En cas d'immobilisation (ce qui n'arrive que très rarement) du fait de la mise en jeu de la sécurité des autres navigants et de l'impossibilité de communiquer par radio, un procès-verbal sera obligatoirement établi et les autorités ministérielles du pays du batelier concerné immédiatement averties et informées des causes de l'immobilisation. Les autorités françaises (Ministère, Ambassade) s'engagent à intervenir, sur la sollicitation de la CNBA, afin d'apporter une solution rapide au problème ;
- Aucun contrôle portant exclusivement sur la maîtrise de la langue ne sera mené aux Pays-Bas auprès des bateliers respectant les règles de la navigation. Un contrôle de langue pourra toutefois avoir lieu à l'occasion d'un contrôle portant sur un autre aspect (vérification des documents de bord, ...) et pourra faire l'objet, après un premier rappel sans amende, d'une verbalisation (mais non d'une immobilisation).



Les perspectives à moyen terme

Outre un manque de lisibilité dans la politique de contrôle menée par la France (pas de contrôle du tout à l'égard des bateliers, puis soudaine immobilisation d'un bateau Freycinet, ...) ainsi que dans la procédure en vigueur (gradation des contrôles ? limitation des immobilisations à un danger manifeste pour la navigation ?), les discussions autour des contrôles de langue mettent principalement en évidence une difficulté : celle de l'absence d'une langue de référence pouvant être utilisée en cas de difficultés de

compréhension lors d'échanges entre un bateau et un poste fixe.

Si le règlement de police pour la navigation du Rhin (article 4.05) prévoit l'emploi de l'allemand en cas de difficulté de compréhension dans les échanges entre bateaux sur le Rhin, il n'existe pas aujourd'hui de dispositions analogues pour les échanges entre bateaux et stations terrestres au niveau européen, la convention de Bâle du 6 avril 2000 ne fournissant aucune indication à ce sujet.

Au cours des différentes rencontres qu'elle a eu l'occasion de mener ces derniers mois, la CNBA a donc émis l'idée de mettre en place une « langue commune » pour la navigation. Cette langue commune serait bien entendu limitée aux termes et expressions nautiques. Par ailleurs, langue commune ne signifie pas langue unique : une telle langue ne serait utilisée qu'en « support », en cas de difficulté de compréhension de la langue du pays où se trouve la station fixe, qui resterait donc la règle, telle qu'elle est inscrite dans l'Arrangement de Bâle. Ainsi, un batelier français en déplacement aux Pays-Bas et qui aurait d'importantes difficultés à émettre en néerlandais vers une station terrestre pourrait utiliser cette langue commune, le gestionnaire lui répondant dans cette même langue. De même, un batelier étranger navigant en France qui aurait du mal à se faire comprendre lors de sa communication vers une station fixe française pourrait employer cette même langue commune. La maîtrise de la langue du pays où se trouve la station fixe resterait bien entendu la règle.

Cette disposition serait un avantage à l'égard des entreprises navigant à l'international entre plusieurs pays ; ainsi, le batelier qui aujourd'hui navigue alternativement aux Pays-Bas, en Belgique, en France et en Allemagne et qui doit, de ce fait, émettre au moins en néerlandais et en allemand (et pourquoi pas en flamand), pourrait utiliser cette langue commune en remplacement de celle du pays traversé lorsqu'il rencontre des difficultés dans l'une des langues mentionnées. Elle permettrait également de développer une politique de formation commune au niveau des écoles où sont formés les futurs chefs d'entreprises. Elle impliquerait toutefois de compléter l'annexe 4 de l'Arrangement régional de Bâle sur ce point. ■



Certificats communautaires : ne manquez pas la date de renouvellement !

Plusieurs bateliers ayant dépassé la date de validité de leur certificat communautaire ont découvert qu'il leur faudrait réaliser des investissements conséquents pour pouvoir obtenir un nouveau certificat. Consulté à ce sujet par la CNBA, le Ministère des Transports a indiqué que la demande de renouvellement des certificats communautaires devait être réalisée avant leur expiration. Si la demande de renouvellement est effectuée dans un délai « raisonnable, qui ne saurait excéder un an » suivant l'expiration (circulaire du

3 août 2008), la demande peut être considérée comme un renouvellement par le service instructeur (sous réserve de l'état de la construction) et le batelier bénéficie à ce titre de dispositions transitoires lui permettant d'éviter des aménagements coûteux. Au-delà de cette période, la demande est traitée comme s'il s'agissait d'un nouveau certificat communautaire et le batelier ne bénéficie alors pas des dispositions transitoires qui lui permettent d'éviter ces investissements importants. ■

Vient de paraître !



Afin de vous aider à répondre aux principales questions juridiques que vous pouvez rencontrer, la CNBA a mis au point cet « Aide-mémoire juridique pour les bateliers ».

Présenté sous forme de fiches, facile d'accès, ce guide traite en trois chapitres les principaux éléments sur lesquels il nous a semblé important que vous puissiez bénéficier d'un soutien juridique :

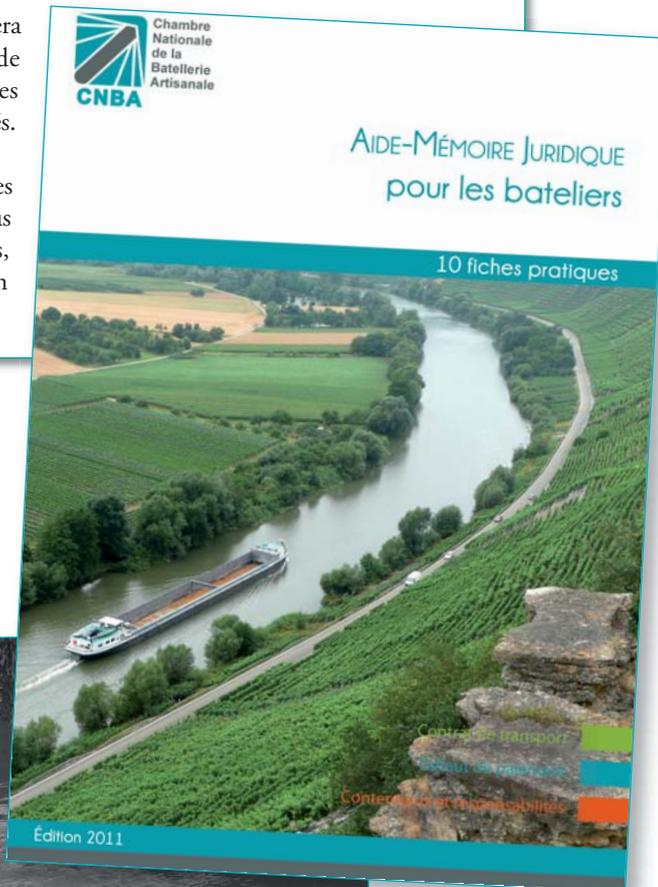
- La conclusion du contrat de transport
- Le défaut de paiement
- La responsabilité du transporteur et le contentieux du transport

Au sommaire de ce guide, les questions suivantes :

- ▶ Quels sont les éléments du contrat qui peuvent être négociés ?
- ▶ Comment faire respecter les engagements pris lors des négociations ?
- ▶ Comment rédiger un contrat de transport ?
- ▶ Quelles sont les obligations des parties au contrat ?
- ▶ Que faire en cas de défaut de paiement ?
- ▶ Le transporteur est-il responsable de la marchandise transportée ?
- ▶ Le transporteur peut-il être exonéré de ses responsabilités ?
- ▶ La responsabilité du transporteur peut-elle être limitée ?
- ▶ Dans quels cas la limitation de responsabilité peut-elle être écartée ?
- ▶ quelles sont les procédures à suivre en cas de contentieux ?

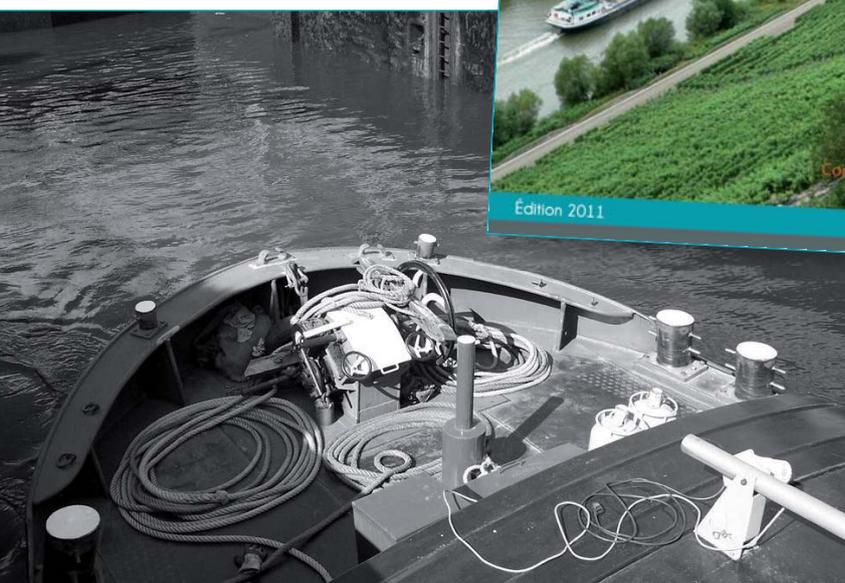
Il s'agit d'une première version, qui sera par la suite enrichie en fonction de l'évolution des questions juridiques auxquelles vous pouvez être confrontés.

Nous avons adressé ce guide à tous les patrons bateliers fin novembre. Si vous ne l'aviez pas reçu, contactez-nous, nous vous en ferons parvenir un nouvel exemplaire ! ■



Assistance juridique

La Chambre nationale de la batellerie artisanale met à disposition depuis début 2010 un service d'assistance juridique aux entreprises et aux particuliers immatriculés au registre. En cas de difficultés dans le recouvrement d'une facture, de litige lié à l'exécution du contrat de transport, de défaut de paiement, de questions sur la responsabilité du transporteur, etc., n'hésitez pas à appeler Mme Caroline Ruff au 01 43 15 91 58. La consultation est bien entendu gratuite et la confidentialité des échanges garantie. ■





Le conseil d'administration de la Chambre nationale de la batellerie artisanale

Le conseil d'administration de la CNBA est composé de professionnels bateliers élus pour six ans (renouvellement partiel tous les trois ans). Au-delà de siéger au conseil d'administration, ces administrateurs participent aux travaux internes de la CNBA (commissions) et sont nommés pour représenter la

profession à l'extérieur (commission des usagers, organisation européenne de la batellerie, ...). Le prochain renouvellement partiel du conseil d'administration aura lieu courant 2012.

Ils sont également à votre disposition pour répondre à vos questions. ■

- ▶ Joannes AMAND 06 21 45 66 09 (membre de la commission des affaires économiques et sociales)
- ▶ Lionel BRIDIERS 06 21 45 65 85 (2^e vice-président, membre du bureau, membre de la commission de la formation, de la commission des infrastructures et de la commission des inscriptions au registre)
- ▶ Annie CAILLIEZ 06 21 45 65 86 (présidente de région Nord Pas de Calais, membre du bureau, membre de la commission des infrastructures et de la commission des affaires économiques et sociales)
- ▶ Pascal CANIPEL 06 21 45 66 13 (membre de la commission des affaires économiques et sociales)
- ▶ Didier CARPENTIER 06 21 45 65 84 (membre du bureau, secrétaire adjoint, membre de la commission de la formation)
- ▶ Daniel CLAEYS 06 21 45 66 04 (1^{er} vice-président, membre du bureau, membre de la commission des infrastructures et de la commission de contrôle des inscriptions au registre)
- ▶ Bruno COSSIAUX 06 21 45 65 89 (président de région Est Rhône Saône, membre du bureau, membre de la commission des infrastructures)
- ▶ William COUZEREAU 06 21 45 66 37
- ▶ Olivier DELCOURT 06 21 45 66 43 (membre de la commission des finances et de la commission des infrastructures)
- ▶ Jocelyn DERMY 06 21 45 65 95 (président de région Bassin Parisien, membre du bureau, membre de la commission des infrastructures et de la commission des affaires économiques et sociales)
- ▶ Isabelle DEWINDT 06 21 45 66 54 (membre de la commission des finances et de la commission des affaires économiques et sociales)
- ▶ Michel DOURLENT 06 21 45 65 77 (président national, directeur de l'établissement public)
- ▶ Dany GASTALLE 06 21 45 66 72 (membre de la commission des affaires économiques et sociales et de la commission des infrastructures)
- ▶ Daniel KECK 06 21 45 66 77 (membre de la commission des finances)
- ▶ Florence LHOPITAL 06 21 45 66 78 (membre de la commission des affaires économiques et sociales et de la commission de la formation)
- ▶ José LAVAL 06 21 45 65 97 (membre du bureau, secrétaire, membre de la commission de la formation)
- ▶ Guy MANOUVRIER 06 21 45 66 79 (membre de la commission des finances et de la commission des infrastructures)
- ▶ Corinne PLOIX-MALBRUNNOT 06 19 29 15 98 (membre de la commission des affaires économiques et sociales)
- ▶ Aldo REEMERS 06 19 29 17 11
- ▶ Daniel VANDERPLAETSE 06 21 45 66 97 (membre de la commission des infrastructures)
- ▶ Joël VERBEKE 06 19 29 15 94 (membre du bureau, trésorier, membre de la commission de contrôle des inscriptions au registre)



Les services électroniques de la CNBA

Depuis le 1^{er} juin 2011, la CNBA fait parvenir aux entreprises immatriculées au registre de la batellerie artisanale dont elle a les adresses e-mail une **lettre d'information électronique** (« newsletter »). Cette lettre de deux pages vous rend compte des principaux sujets du moment en lien avec la profession batelière, vous tient au courant des chantiers auxquels contribuent les membres du conseil d'administration de la CNBA, propose des réponses à vos questions et vous fait part des actualités de la Chambre et du métier. Si vous ne recevez pas encore cette lettre, n'hésitez pas à nous transmettre vos coordonnées (nom, prénom, entreprise, n°CNBA et e-mail) à l'adresse suivante : cnba.paris@wanadoo.fr afin que nous vous la diffusions au plus vite.

Retrouvez également de nombreuses informations sur notre **site internet** : www.cnba-transportfluvial.fr.

Enfin, en complément des membres du conseil d'administration présentés ci-dessus, **l'équipe administrative** de la CNBA est disponible pour vous aider à répondre à toutes vos questions. N'hésitez pas à nous contacter :

- ▶ Siège national de Paris : 01 43 15 96 96 ou cnba.paris@wanadoo.fr
- ▶ Antenne régionale de Douai : 03 27 87 54 93 ou cnba.douai@orange.fr
- ▶ Antenne régionale de Lyon : 04 78 37 19 46 ou cnba.lyon@orange.fr ■

Annuaire des transporteurs fluviaux 2012



Depuis 2007, la Chambre nationale de la batellerie artisanale publie un annuaire des professionnels du transport fluvial.

Cet annuaire a pour objectif de favoriser les contacts entre clients (courtiers, affréteurs...) et transporteurs. Le 4 octobre dernier, nous vous avons adressé une autorisation de parution pour l'annuaire 2012, à nous retourner. Nous invitons les bateliers ne figurant pas encore dans l'annuaire à nous retourner leur autorisation avant le 1^{er} janvier 2012 (dernier délai).

Sans cette autorisation, le nom de votre entreprise ne figurera pas dans l'annuaire des transporteurs fluviaux.

L'autorisation peut être adressée :

- ▶ Par la poste : CNBA, 43 rue de la Brèche aux loups, 75012 Paris
- ▶ Par fax : 01 43 15 96 97
- ▶ Par e-mail : copincnba.paris@orange.fr ou lanoecnba.paris@wanadoo.fr ■

Vignettes CNBA 2012



Lors de votre inscription, le Centre de Formalités des Entreprises (CFE) vous a délivré une carte prouvant votre immatriculation auprès du registre de la CNBA (Chambre de métiers). Pour que cette carte soit valable, une étiquette de l'année en cours doit y figurer au verso. Cette étiquette atteste de l'activité de l'entreprise et de la mise à jour des informations dans le registre des entreprises de la batellerie artisanale.

Au mois de novembre dernier, nous vous avons adressé une fiche contenant les données relatives à votre entreprise, en vous demandant de bien vouloir nous indiquer les éventuels changements à apporter, afin que nous puissions vous adresser votre vignette 2012. **Nous remercions les personnes qui ont déjà**

répondu et invitons celles qui ne l'ont pas encore fait à nous adresser cette fiche, même s'il n'y a pas de correction à faire. Sans le renvoi de ces fiches, vous ne recevrez pas la vignette 2012.

Nous vous rappelons l'importance d'avoir une carte CNBA à jour, en particulier lors de contrôles ou pour le remboursement de la TIPP, par exemple.

- ▶ Pour tous renseignements complémentaires vous pouvez vous adresser au Centre de Formalités des Entreprises (CFE) de la CNBA au 01.43.15.96.96 ou lanoecnba.paris@wanadoo.fr ■

PETITES ANNONCES

Recherche de maîtres d'apprentissage



- ▶ SHARIZAL BIN ARSHAD recherche un maître d'apprentissage afin d'effectuer les 100 jours de navigation avant le permis de préférence à proximité de Lille.
▶ Contact : Tél. : 06.87.16.86.31 – Email : scharakamy@yahoo.fr
- ▶ D. MARTIN recherche un maître d'apprentissage afin d'effectuer les 100 jours de navigation avant le permis.
▶ Contact : Tél. : 06.31.60.55.03 – Email : davelo1@hotmail.fr
- ▶ O. PACROS recherche un maître d'apprentissage afin d'effectuer les 100 jours de navigation avant le permis de préférence sur le bassin Rhône-Saône.
▶ Contact : Tél. : 06.25.62.69.04 – Email : opracos@yahoo.fr
- ▶ C. CID recherche un maître d'apprentissage afin d'effectuer les 100 jours de navigation avant le permis de préférence à proximité de Lille.
▶ Contact : Tél. : 06.81.02.56.12 – Email : cid_cedric@yahoo.fr
- ▶ Y. GLOAGUEN recherche un maître d'apprentissage afin d'effectuer les 100 jours de navigation avant le permis.
▶ Contact : Tél. : 06.71.31.42.11 – Email : captain56100@hotmail.fr
- ▶ I. KATONA recherche un maître d'apprentissage afin d'effectuer les 100 jours de navigation avant le permis.
▶ Contact : Tél. : 06.14.26.64.95 ou 03.86.88.27.71
Email : isabelle.katona@orange.fr

Recherches d'emplois

- ▶ M. LOPEZ recherche un poste de matelot.
▶ Contact : Tél. : 06.32.77.73.94

Location de matériel

- ▶ Barge Freycinet à la part : 50% du chiffre d'affaires. Contrat de travail possible. Assurance payée par TFMN.
▶ Contact : Philippe VANSCHOOTE – Tél. : 06.08.48.47.16 – Email : philippe.vanschoote@cfnr.fr





Ventes de bateaux

- ▶ Bateau « ATLANTIS » - 2307 T -
M. IZQUIERDO - T. 06.75.37.93.50 -
Email : sebizquierdo@yahoo.fr
- ▶ Bateau « BAYCHIMO » - 362 T -
M. DUBOURG - T. 06.98.72.22.01
- ▶ Bateau « SINAI » - 1325 T -
Barge « VENTOUX » - 1544 T -
M. CANLER - T. 06.13.23.41.53
Email : sinai26800@yahoo.fr
- ▶ Bateau « VEGAS » - 1170 T - M. DUBOIS -
T. 06.85.10.87.77
- ▶ Bateau « NORWAY » - 377 T -
Bateau « SORLANDET » - 382 T -
M. DEFLINE - T. 06.77.15.44.77
- ▶ Pousseur « KEVIN » - M. BOURISVILLE -
T. 06.07.04.36.85
- ▶ Bateau « AMAZONE » - 1500 T -
M. LECLERCQ - T. 06.08.03.28.86
- ▶ Bateau « RF » - 403 T - M. CALANT -
T. 06.60.15.76.88
- ▶ Bateau « MI-LOU » - 377 T -
Bateau « PACIFIC » - 418 T -
Mme BRUNNER - M. WINUM -
T. 06.70.57.04.92
- ▶ Bateau « TENNESSEE » - 2322 T -
M. DUVINAGE - T. 06.98.73.29.09
ou 06.16.40.71.33
- ▶ Bateau « PRESTIGE » - 1059 T -
M. BOURDON - T. 06.19.92.07.69
- ▶ Bateau « BALAI » - 385 T - M. MANCHE -
T. 06.08.06.42.51
- ▶ Bateau « CITY ISLAND » - 374 T -
M. STEKELORUM - T. 06.16.56.38.70
- ▶ Bateau « WIND-STAR » - 1300 T -
M. LECLERC - T. 06.07.42.31.59
- ▶ Bateau « ALABAMA » - 1300 T -
M. PIHEN - T. 06.08.23.88.19
- ▶ Bateau « BAHAMAS » - 850 T -
M. FOURNIER - T. 06.12.49.03.30
- ▶ Bateau « MURENE » - 623 T - Mme POUGET
- T. 06.98.90.45.12 ou 06.07.03.72.78 -
Fax 06.16.96.79.56
- ▶ Bateau « BEN LOVE » - 2245 T -
M. LEPERCO - T. 06.08.05.49.53
- ▶ Bateau « BIG FOOT » - 1207 T -
Bateau « ZEPHYR » - 1335 T - M. DEWINDT -
T. 06.11.15.11.94 ou 06.64.82.69.61
- ▶ Convoi « TI-LAURENT » - 375 T -
« ST-LAURENT » - 386 T - M. PINNE -
T. 06.09.60.44.36 ou 06.99.44.44.36
- ▶ Bateau « MACKENZIE » - 911 T -
M. MALHERBE - T. 06.14.74.07.20
- ▶ Bateau « DAJODA 2 » - 382 T -
Bateau « DAJODA 4 » - 392 T -
Bateau « DAJODA 5 » - 382 T -
Bateau « DAJODA 6 » - 405 T -
Bateau « MERS-EL-KEBIR » - 405 T -
Bateau « DALI-DAL » - 383 T -
M. DERUELLE - T. 06.09.63.27.56 ou
06.16.40.70.20
- ▶ Bateau « AMISTA » - 603 T - M. CAPPELLE -
T. 06.08.89.20.97
- ▶ Bateau « DIANE » - 443 T - M. GAMBIER -
T. 06.07.52.82.83
- ▶ Barge « RAS » - 290 T -
Barge « SIGNAL » - 440 T - M. LACHEVRE -
T.06.25.09.13.05 (ou en location)
- ▶ Bateau « ESBLY » - 460 T - M. JOUVIN -
T. 06.16.56.47.80
- ▶ Bateau « APALOOSA » - 380 T - M. PARENT
- T. 06.16.81.45.50 ou 06.09.60.61.79
- ▶ Bateau « RISQUE TOUT » - 770 T -
Mme DEBRUYNE - T. 06.11.60.34.99
- ▶ Bateau « RAVIR II » - 390 T -
M. COQUELET - T. 06.18.84.08.16
- ▶ Bateau « DEI-ADJUVA-NOS » - 404 T -
M. CHARTIER - T. 06.22.45.46.23
- ▶ Bateau « THALASSA » - 393 T - M. MISSUE -
T. 06.10.28.65.95
- ▶ Bateau « SAGRES » -370 T - M. BRIDIERS -
T. 06.80.25.13.38

**CHAMBRE NATIONALE DE
LA BATELLERIE ARTISANALE**
43, rue de la Brèche aux Loups
75012 PARIS

Directeur de la Publication :
Michel Dourlent

Comité de Rédaction :
Catherine Lanoë-Gérardot,
Jean-Marie Dumont

Crédit photos :
© Dourlent,
© Fleuves et Canaux

Réalisation :
AB Communication
01 55 25 20 10

▶ Comment contacter la CNBA ?

PARIS (siège national)

43 rue de la Brèche aux loups - 75012 Paris
Tél standard : 01 43 15 96 96 - Fax : 01 43 15 96 97

DOUAI (siège régional)

Les Triades - ZI Douai Dorignies
Rue Becquerel - 59500 Douai
Tél : 03 27 87 54 93 - Fax : 03 27 90 80 34

LYON (siège régional)

11 Quai du Maréchal Joffre - 69002 Lyon
Tél : 04 78 37 19 46 - Fax : 04 72 40 00 41

ADRESSE INTERNET

www.cnba-transportfluvial.fr

ADRESSE E-MAIL

cnba.paris@wanadoo.fr