



Email : ms.esmeralda@proximus.be

La Glissoire fait blanchir VNF ! Les nouveaux taux de surestaries Applicables à partir du 18 Octobre 2010

Après la lettre adressée par la Glissoire à Mr Borloo (voir Cap à l'Amont N°53) pour dénoncer les erreurs de calcul et la date d'application tardive de la réévaluation des taux de surestaries initialement prévue au 1^{er} Janvier 2011, la délibération a été modifiée par un grand coup de « blanco » (ce produit magique utilisé par les secrétaires et dactylos pour effacer les mots ou les erreurs).

Ainsi l'article 2 de la délibération qui précisait : « *La présente délibération, qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2011, sera publiée au bulletin officiel des actes de VNF.* » s'est retrouvé allégé de toute la partie en rouge dans le **bulletin Officiel des Actes de VNF N° 42 du 18 Octobre 2010 dont voici ci-dessous les extraits** : notez le bel espace blanc entre « délibération » et... « sera publiée... », un vrai miracle !!!

Article 1 :

Le montant journalier des surestaries est fixé comme suit :

- Pour les bateaux dont le port en lourd est inférieur ou égal à 499 tonnes

	Bateau avec moteur	Bateau sans moteur
Pour les trois premiers jours de dépassement	184 €	147 €
A partir du quatrième jour de dépassement	205 €	161 €

- Pour les bateaux dont le port en lourd (PEL) est supérieur à 500 tonnes

	Bateau avec moteur	Bateau sans moteur
500 T. ≤ PEL < 1099 T.	272 €	236 €
1100 T. ≤ PEL	378 €	289 €

Article 2 :

La présente délibération
officiel des actes de VNF .

sera publiée au bulletin

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

Ainsi donc, ces nouveaux taux sont applicables à partir du 18 Octobre : ainsi en a décidé la Fée Blanco qui n'est pas allée jusqu'à rectifier les erreurs de calcul et l'oubli de revalorisation des heures supplémentaires.

Vous voyez bien qu'il faut mettre La Glissoire pour amortir les chocs !

Un départ préoccupant à La CNBA

Il y a un an, le 25 Octobre 2009, Nathalia STUELSATZ prenait ses nouvelles fonctions comme Secrétaire Générale de la Chambre de la Batellerie pour un CDD de un an renouvelable. Elle remplaçait la Secrétaire Générale en congé maternité puis en congé d'éducation parentale.

A l'issue de cette année, elle n'a pas souhaité renouveler son contrat : en quelques mois, pourtant, elle s'était impliquée de la meilleure façon dans son travail et avait assimilé un nombre remarquable de problèmes et de spécificités d'une profession qu'elle ne connaissait ni d'Eve ni d'Adam.

La Glissoire appréciait la qualité de son travail et est préoccupée des raisons qui ont conduit Nathalia à prendre cette décision qui tombe à contresens de tout son investissement : Il convient d'attirer l'attention du Président de la CNBA sur la nécessité de renforcer l'action de la Chambre en s'entourant des compétences indispensables et en créant les conditions pour fidéliser les employés qui de leur côté témoignent à la profession un engagement et une disponibilité notoires.

Un récent rapport de la Cour des Comptes inquiétant

La très officielle cour des comptes a examiné les résultats de la CNBA de 2002 à 2008. Le constat est sévère : en résumé, elle conclue que les services rendus aux bateliers ne sont absolument pas en rapport avec les taxes prélevées.

La cour de comptes pointe la formation professionnelle et l'assistance juridique parmi les défaillances les plus évidentes. Elle relève une augmentation contestable des dépenses de loyer depuis 2008 qui représentent 10% des recettes de la CNBA contre 6.5% consacrés aux aides aux bateliers.

Elle relève aussi un accroissement de la charge des indemnités journalières de 4,73% pour le Président et de 5,3% pour les autres administrateurs « *à prestations rendues identiques.* »

Elle relève enfin, que la CNBA dispose fin 2008 d'une trésorerie surabondante (4 068 992€) qui résulte « *d'un niveau d'intervention insuffisant* ».

...en clair, cela veut dire que l'argent perçu par la Chambre n'est pas suffisamment utilisé pour servir la profession et qu'une partie de cet argent n'est pas utilisé judicieusement...Cela veut dire que ce merveilleux outil est sous utilisé et que les bateliers n'en tirent pas tout les bénéfices qu'ils sont en droit d'attendre.

...une réforme des statuts de la chambre est préconisée : dans les couloirs du ministère, on avance des hypothèses qui vont depuis la suppression pure et simple de la CNBA jusqu'à la fusion de la CNBA avec le CAF !!!...c'est à dire la mise sous tutelle de l'artisanat par les gros armements...DANGER !!!

L'avenir de la Batellerie artisanale est dans le renforcement des actions en sa faveur pour l'aider dans la dure bataille économique. La mettre sous domination des gros capitaux du transport, c'est signer son arrêt de mort. La Chambre a été obtenue de haute lutte par les artisans : ce ne sont pas des difficultés de parcours qui doivent remettre en cause son existence, c'est au contraire à nous tous de renforcer notre outil.

Le Président de La Glissoire, Daniel Claeys, est intervenu auprès de Michel Dourlent pour lui dire son inquiétude et manifester l'exigence de la mise en place d'une véritable **information permanente** de la Chambre vers ses ressortissants pour que l'action de la CNBA puisse être suivie par tous les bateliers, permettant ainsi de faire remonter les propositions, les critiques ou les questions : Il est en effet indispensable que tout ce que fait la CNBA soit connu des bateliers qui la financent...La mise en place d'une **véritable politique de formation** est tout aussi urgente pour aider les bateliers à s'y retrouver dans les règles et chausses trappes meurtrières de l'économie libérale à outrance...il y a du boulot !!! Daniel Claeys a assuré le Président de la Chambre de l'engagement sans faille de la Glissoire pour aller dans ce sens.

Le Fuel détaxé pour la Batellerie : Ça tombe à l'eau !!!

Dans le protocole de sortie de crise, le Ministère indiquait que l'une des mesures prises en faveur des bateliers serait l'exonération de la TIPP sur le carburant destiné aux transporteurs fluviaux. Le Commissaire du Gouvernement présent au dernier conseil d'administration de la Chambre le 15 Septembre avait même annoncé la bonne nouvelle : « *la proposition avait reçu un avis favorable du conseil des Ministres* »...oui, mais...la mesure ne figure pas dans la loi de finances 2011 ...ainsi donc nous resterons en France désavantagés par rapport à nos confrères européens qui eux bénéficient de la détaxe.

De nouvelles recettes pour VNF

La loi de Finances 2011 semblerait devoir être beaucoup plus profitable pour les finances de VNF qui verrait le prix du taux de base de la « **Taxe Hydraulique** » passer de 4,6 € à 7 € par millier de m³. Cette taxe est prélevée sur les utilisateurs de l'eau pour des besoins divers (agriculture, barrages, irrigation, refroidissement de centrales...).

La recette produite par cette taxe évaluée à 127 M€ aujourd'hui serait abondée de 30 M€ selon l'exposé des motifs qui précise par ailleurs : « *Cette hausse ... permettra à VNF, principal gestionnaire des infrastructures de navigation, de bénéficier de ressources supplémentaires pour financer son programme de remise en état, de modernisation et de développement du réseau.*

Ce programme porte également sur la modernisation des aménagements sécurisant les plans d'eau, utilisés à de multiples autres fonctions que la navigation fluviale : approvisionnement en eau, irrigation agricole, refroidissement des centrales et alimentation des processus industriels »...et c'est là que le bas blesse : que signifie « la modernisation des aménagements sécurisant les plans d'eau »...et combien de crédits vont partir la dedans pendant que nos canaux se meurent ?

Il est grand temps que la profession se penche sérieusement sur l'affectation des crédits et qu'elle définisse hardiment un projet cohérent de modernisation de notre vieux réseau pour le mettre à un gabarit permettant de rendre le service digne de ce nom au tissu économique et d'assurer un réel avenir au transport fluvial dans ce pays :

Voilà un beau chantier à engager sans perdre de temps pour la CNBA...

Cela suppose évidemment de bousculer un peu le gestionnaire des voies navigables : il faut savoir en effet que la batellerie artisanale n'est représentée que par une voix dans son conseil d'administration (celle du Président de la Chambre) : cela donne toute la mesure des priorités de VNF et montre le peu d'intérêt pour les acteurs navigants.

Batellerie Européenne : Assemblée Générale de EUBO le 25 Octobre

Ce Lundi 25 Octobre, EUBO invite tous les bateliers à venir prendre connaissance des derniers développements du projet de démarrage de coopératives batelières :

La réunion se tiendra à Zwijndrecht (Restaurant Captains, Scheepmakerij 100 3331) de 10h00 à 14h00.

Ennuis de déchargement à Anvers

Le « MOXA », affrété par SPARTA de Tournai est arrivé dans le port de Kallo Anvers le 14 Octobre. Le déchargement commencé de suite a été interrompu 1 heure plus tard en laissant le bateau à la gîte de 40 cms, avec 500 tonnes de graviers à bord, tout simplement parce que le manutentionnaire ne voulait pas nettoyer la cale des résidus du chargement.

Après intervention d'avocat et de responsables du port d'Anvers, le déchargement était repris le Lundi 18 Octobre toujours sans balayage de cale. Le batelier, Didier Joseph, sur les conseils de son avocat, a balayé la cale en facturant son travail et ses surestaries.

Mais les choses se sont compliquées quand le port D'Anvers lui a interdit de jeter les résidus de cargaison dans les poubelles du port et le mettait ainsi dans l'obligation de faire appel à une société spécialisée.

Maintenant, il fait intervenir un expert juridique pour constater l'existence des résidus de cargaison, pour les faire ensuite traiter par une entreprise, la payer et facturer ensuite le cout des prestations et les indemnités d'immobilisation du bateau et obtenir l'attestation de déchargement lui permettant de souscrire un autre transport.

Didier JOSEPH attire l'attention de tous les bateliers sur l'obligation de faire respecter les termes de la Directive européenne 2006/1013/CE qui est rentré en application depuis le 1^{er} Juillet 2010 et impose au destinataire de nettoyer le bateau des résidus de cargaison et de délivrer une attestation de déchargement, signifiant que cela a bien été fait. Attention, vous pouvez rencontrer de grosses difficultés pour le voyage suivant sans cette attestation.

Il attire aussi votre attention sur les risques encourus par le batelier qui descend dans la cale pendant la manutention : en cas de problème (blessure ou autre), son assurance ne le couvrira pas : c'est un peu l'erreur que nous commettons tous pour éviter les ennuis et les retards...mais ça peut coûter très cher...mieux vaut procéder comme il le fait, en faisant intervenir avocats et experts pour imposer au destinataire le paiement du nettoyage et des surestaries. Vérifiez bien auprès de votre assurance : vous devez être couvert pour assistance et recours juridiques, auquel cas vos frais de justices sont indemnisés.

Ceci dit, la démarche n'est pas facile, mais elle est indispensable. A noter que dans cette affaire, le courtier SPARTA mis au courant par le batelier se garde bien d'intervenir : il lui appartient pourtant de prendre les dispositions pour que les règlements existants soient respectés par les parties au nom desquelles il signe un contrat de transport avec le batelier. C'est hélas une qualité professionnelle qui tend à disparaître, ce qui fait du courtier un intermédiaire à la solde totale du client.

Cette réflexion est totalement d'actualité en France dans les discussions en cours sur la refonte des contrats types, et la question est soulevée dans le débat avec le Ministère, les courtiers et les chargeurs de l'opportunité de verser une commission d'affrètement à un intermédiaire qui ne rend aucun service au transporteur. La DGCCRF s'est d'ailleurs étonnée de cette pratique, considérant qu'il appartenait au client de rémunérer le courtier auquel il confie une tâche commerciale. On pourrait admettre que le transporteur paie une commission à un courtier si ce dernier avait un engagement de service envers le batelier (garantie de lui fournir un travail régulier, assistance...) ce qui n'est pas le cas.

Je ne manquerais pas de revenir sur ce point... et de vous informer de la suite pour notre confrère du MOXA. J'en profite pour lui dire mon respect devant sa détermination à faire respecter les règles élémentaires...

Jacques DELHAY

AUX DRNIERES NOUVELLES : sur injonction d'avocat, Sparta et le destinataire ont finalement proposé un arrangement au MOXA : ils ont sorti les résidus de cargaison de la cale, se sont engagé à payer les frais engagés et facturés par Didier JOSEPH (balayage, huissiers et avocat) ainsi que les surestaries dans un délai de 14 jours. L'attestation de déchargement a bien été délivrée et acceptée par les deux parties et le MOXA est maintenant disponible pour un autre affrètement.

LAMENTABLE : Pendant que le Moxa se défendait, deux confrères qui le suivaient (le FLANDRIA à Croes et le SPES MEA à Evrard) se sont empressés de balayer eux même leur cale, malgré les explications que leur fournissait Didier Joseph. L'un d'eux avait même envoyé son matelot dans la cale aux côtés du bobcat qui manœuvrait au mépris des risques encourus par son employé.

Adresse à noter : le Médiateur du Port d'Anvers dévoué et compétent : Mr Guido Van Helle 0032(0)3 205 22 49 ou 0032(0)499 980 866 qui vous sera de bon conseil en cas de difficultés.