



Décembre 2014

MA GRAND-MÈRE ET LA MARINA D'EMPURIABRAVA - 8 Articles



Un leader pragmatique parle de la situation juridique de notre marina. Un texte dont la lecture est recommandée pour tout propriétaire d'un amarrage sur la Marina d'Empuriabrava.

Il a fallu attendre pas mal de temps pour qu'un habitant de notre marina, doué d'un talent incomparable pour l'écriture et possédant aussi de vastes connaissances sur les dispositions juridiques qui affectent Empuriabrava et sa marina au caractère unique, fasse usage de ses capacités et nous guide de manière compréhensible pour tous, sous forme de dialogue avec sa grand-mère, dans cet océan de dispositions et termes juridiques. Je ne peux que remercier M. Hannes de Düsseldorf d'avoir rendu cela possible.

Grâce à son exposé des faits, Hannes nous explique que, vu la situation juridique existant depuis 1988, rien n'a été perdu ni personne n'a fait l'objet d'expropriation contre sa volonté jusqu'à l'enregistrement de sa propriété de la part du Registre de la Propriété de Roses (Fichier immobilier ou foncier).

Ainsi, Hannes nous explique, par le biais de questions que lui pose sans cesse sa grand-mère, ce qui s'avère être pour lui un véritable défi, sur la manière dont chacun d'entre nous se voit affecté par la loi littoral espagnole (Ley de Costas) et les dispositions de la loi portuaire de Catalogne (Ley de Puertos de Cataluña), au travers de la réglementation qui régit la Marina d'Empuriabrava, basée sur la précédente, entre autres, sans omettre notre concessionnaire, sa concession et l'administration de la Marina assigné par la loi à MCS.

Hannes nous explique aussi de façon très intéressante si un éventuel transfert de l'administration de MCS, S.L. à la municipalité de Castelló d'Empúries affecterait d'une certaine manière notre situation juridique et, le cas échéant, jusqu'à quel point.

En dernier lieu, pour donner une nouvelle réponse aux nombreuses questions que lui pose sa grand-mère, il décrit avec un luxe de détails comment ont été créés les différents groupements d'intérêts qui opèrent à Empuriabrava et nous parle de leurs succès et du futur qui les attend.

Certaines parties de ses écrits ne plairont probablement pas à tout le monde, mais ce n'est pas à lui qu'il faut reprocher une volonté de polémiquer ni une quelconque intention de tromper autrui. Ses mots reflètent sa manière de voir les choses en ce qui concerne ce sujet si épineux et, de plus, en toute sincérité. Après avoir étudié à fond ses affirmations, je me dois de constater qu'il ne s'est appuyé que sur des renseignements objectifs, en rien partisans, dans le but de rédiger ses écrits. Il est normal que certains de ses commentaires puissent provoquer des maux d'estomac chez plus d'un lecteur ou qu'ils l'aient déjà fait en fonction du camp où se situe l'affecté.

Dans l'ensemble, ces textes constituent une lecture très intéressante et il ne fait aucun doute qu'ils auront un effet très positif en ce qui concerne notre niveau de connaissances sur notre Marina.

E.O. Dahm

Les articles ci-joints de M. Hannes ont été compilés par l'auteur de ce prologue et ne montrent que l'opinion de l'auteur de ces derniers. Voir note à la fin de cette publication. Leur version originale en allemand peut être consultée sur www.empuriabrava.eu

1 - À QUOI RIMENT CES CRIS? QUI PEUT-Y PERDRE QUELQUE CHOSE ?

Moi, je n'ai rien perdu et je ne perdrai rien dans le futur.

C'est avec grande surprise, incompréhension, voire stupéfaction que j'ai dû lire tout ce que, pauvre de nous, nous

avons perdu (tous nos biens) ou perdrons ici en Espagne et que j'ai dû m'entendre dire que nous passons nos vacances dans un État qui ne respecte pas la loi et que nous sommes tous à la merci de la justice.

Quelle énorme aberration !

Sans doute, cette polémique fait-elle référence au problème concernant les amarrages et embarcadères,

autour duquel on fait tout ce ramdam avec tant de faux-semblants. Ma famille, mes amis et moi-même, nous profitons de cet état de fait injuste depuis 1973 et nous avons investi de très grandes sommes d'argent dans l'achat de parcelles et amarrages ou embarcadères. Jusqu'à ce jour, nous n'avons pas perdu un seul centime et l'usage de nos biens ne nous a été restreint en aucune manière. D'ailleurs, nos biens (amarrages) ont été parfaitement enregistrés au Registre de la Propriété de Roses. Toutefois, à aucun moment il n'a été inscrit une surface d'eau en tant que propriété, pas plus qu'il n'en a été vendue en tant que telle.





Et c'est là que nous en arrivons au point mis en question. Ce qui n'a jamais été à moi, je ne peux certes pas le perdre.

À tous les lecteurs qui ne sont pas familiarisés avec cette polémique ou qui ne se sont pas préoccupés de cette question, j'aimerais expliquer ce qu'est cette « soi-disant » perte.

Il y a des amarrages de différentes sortes, mais tous ont une chose en commun : d'une certaine manière, tous se trouvent sur une parcelle ou une construction fixe et on peut amarrer des embarcations sur chacun d'entre eux.

Les embarcations se trouvent sur l'eau ou au point d'amarrage. L'eau, comme nous l'avons déjà dit, appartient à l'État et tout semble indiquer qu'elle continuera à lui appartenir dans le futur. La limite entre l'eau et la parcelle est appelée « deslinde » en langage juridique espagnol, c'est-à-dire « bornage ».

Ai-je perdu quelque chose avec ce bornage ? Bien sûr que non, puisque cette limite ne m'affecte en rien quant à l'utilisation de mon amarrage.

Je vais maintenant parler des trois différents types d'amarrages :

Amarrages dans ce qu'on appelle les ports privés : il s'agit essentiellement d'amarrages qui se trouvent dans une propriété partielle sur une parcelle communautaire et dont l'usage revient au propriétaire. Qui a perdu quelque chose ici ? Ces parts ne sont pas inscrites au Registre de la Propriété et personne ne peut limiter ce droit.

Amarrages sur les canaux et autres terrains : ces amarrages n'ont jamais été enregistrés au Registre de la Propriété dans le passé et, en général, il était permis au propriétaire du terrain d'utiliser la surface d'eau se trouvant devant son terrain respectif. Cette tolérance a même été confirmée légalement par cette loi qui associait ces amarrages aux parcelles attenantes. Qui a perdu quelque chose ici ? Bien au contraire : l'utilisation en a été légalement établie. Est-ce vraiment ainsi que se conduit un État qui ne respecte pas la loi ? Réfléchissez un instant et vous verrez que cette spirale de polémique tourne en rond et ne fait que générer des tourbillons.

Voyons maintenant la dernière catégorie : dans ce cas, il s'agit de ce qu'on appelle « ensenada » (enclave d'amarrage) dans des parcelles et garages pour embarcations. Dans ces cas-là, personne ne refuse non plus à ces propriétaires de parcelles le droit d'utiliser ces amarrages. Au contraire, ils sont

légalement protégés puisqu'ils sont associés aux parcelles attenantes. L'eau n'a jamais été inscrite comme telle au Registre de la Propriété parce qu'elle ne peut appartenir à personne. Étant donné que ces enclaves d'amarrage ont été créées moyennant acte notarié suite à l'achat de la parcelle, le Registre de la Propriété n'a pas pu être modifié de façon appropriée parce qu'il n'existe pas d'automatismes correspondants pour cela en Espagne. Dans ce cas, le Registre de la Propriété inclut toute la surface de la parcelle, y compris l'eau. Toutefois, du point de vue juridique, le propriétaire a perdu la surface de parcelle qui se trouve au-dessous de l'enclave ou garage, créé moyennant l'inondation volontaire du terrain en faveur de l'État. Peut-on parler ici d'expropriation, perte, vol ou autre similaire ?

Il y a aussi des personnes qui ont acquis des parcelles avec des enclaves d'ama-

Néanmoins, tous les amarrages d'Empuriabrava sont assujettis à certaines obligations formelles en vue de faire un usage illimité des droits associés.

Parmi ces derniers, l'enregistrement de l'amarrage et le paiement de la taxe légale fixée pour la conservation des canaux, des formalités dont la mise en application a été confiée au concessionnaire par la Generalitat de Catalogne et qui sont administrées par MCS, S.L.

Toutes les mesures coercitives menées à bien par MCS contre les propriétaires en retard de paiement ont déjà été confirmées par les tribunaux sur jugements devenus définitifs. Le dernier recours introduit par un propriétaire contre MCS s'est soldé par un jugement, en date du 16.7.2014, encore une fois en faveur de MCS.

En dernier lieu, je défie quiconque de



rage déjà existantes mais qui n'étaient pas considérés comme telles dans les actes notariés et qui donc ne figuraient pas non plus au Registre de la Propriété. Dans ce cas, vendeur et acheteur n'ont pas décrit l'état réel de la parcelle devant notaire. Ainsi, il s'avère que ces propriétaires doivent payer à la municipalité la taxe foncière (IBI) correspondant à la surface d'eau comme pour les enclaves d'amarrage et les garages susmentionnés.

Quel est ici l'état de sécurité juridique ? La méconnaissance de la langue ne protège pas des conséquences désagréables.

Encore quelques mots sur la situation générale de la polémique à propos des amarrages d'Empuriabrava :

Comme nous l'avons vu précédemment, (à ce jour) personne n'a rien perdu et personne n'a été exproprié en quoi que ce soit.

m'indiquer une éventuelle limitation de sa propriété suite à l'intervention de l'État espagnol. Hormis quelques exceptions, il n'y en a pas. Depuis 35 ans, on ne cesse de nous solliciter, nous les usagers, pour la conservation de la marina d'Empuriabrava et, selon moi, il n'y a rien d'illégal à cela, il s'agit là d'un acte tout à fait légitime qui, de plus, sert nos intérêts.

Empuriabrava est un lieu unique et le restera. C'est la seule marina avec des amarrages et embarcadères que l'on peut utiliser de manière privée sans avoir à composer avec une concession publique pendant une durée limitée. Ces amarrages et embarcadères peuvent être vendus librement et hérités avec les parcelles correspondantes et on peut par ailleurs en disposer de toute autre manière sans aucune limite de temps.

Et tout cela est possible dans un État qui, hélas, nous méprise et nous discrédite.



dite à ce point que j'en ai des maux d'estomac chaque fois que j'y pense.

Quel but cette polémique est-elle sensée poursuivre ?

Essayons d'imaginer qui peut en tirer profit. Les propriétaires, certainement pas.

Hannes de Düsseldorf



2 - MA GRAND-MÈRE ET LA LOI LITTORAL ESPAGNOLE (DE COSTAS)

Réflexions d'un pragmatique face au soi-disant déluge qui s'abat sur nous.

Quelle chance ont ceux qui ont encore une grand-mère !

Je compte, quant à moi, parmi ces chanceux qui en ont une, même si parfois je me défoule autant que je peux face à cette nécessité qu'a la mienne d'avoir toujours plus d'informations sur les événements quotidiens pour se faire une opinion mieux fondée.

Mais mes manœuvres évasives ne marchent pas toujours.

Ainsi donc, un jour, après avoir pris le café avec son groupe d'amies du même âge, elle m'a pris à part. La raison en était qu'un rédacteur d'Arena, aux grandes ambitions politiques, avait publié un article que ni elle ni ses amies avaient été à même d'assimiler et de situer par rapport à Empuriabrava.

Moi aussi, je dois reconnaître qu'il ne m'a pas été de tout facile de lire cette opinion. Une opinion qui, à plus forte raison, n'avait aucune résonance utile à l'égard de ma grand-mère ; et moi, j'étais le seul qui, d'après elle, pouvais lui expliquer ces rapports complexes en gardant à tout moment un point de vue pragmatique qui lui permettrait de communiquer ces renseignements à ses amies pour pouvoir en discuter plus en profondeur avec elles.

Cette question de la loi littoral espagnole, la Ley de Costas, est un sujet épineux et confus basé sur une longue histoire qui a exalté les états d'âme des hommes politiques de tous les organes législatifs au niveau municipal, national et européen. Parler de ce sujet suscite encore des haines et un malaise parmi les affectés.

Cette loi a également affecté, bien que dans une autre mesure, un grand nombre de propriétaires particuliers et institutions dans différentes régions côtières d'Espagne et le degré d'affectation osci-

lle entre restrictions minimales et perte totale de la propriété.

Néanmoins, ce qui est particulièrement important pour nous à Empuriabrava, notre lotissement jouit, en sa qualité de « ville maritime-terrestre » en vertu de la dernière modification de la loi littoral de mai 2013, aux côtés de 11 autres communes, d'un traitement spécial en n'étant plus considéré « terrain public » au sens de la loi littoral. Toutefois, l'État s'est adjugé, sur la base de cette même loi, la bande côtière tout au long de la promenade maritime, qu'il a par ailleurs déclaré zone protégée. Le tracé de cette zone peut être consulté dans l'annexe à la loi, où il est aussi représenté sous forme cartographique de façon claire.

Ainsi, jusqu'à un certain point, Empuriabrava semble entrer dans le domaine de compétences du gouvernement espagnol à Madrid en ce qui concerne la côte. En même temps, les transferts autonomiques ont toutefois cédé la responsabilité d'Empuriabrava au gouvernement catalan, et cela en particulier dans les cas qui affectent la planification et l'administration de la marina. La Generalitat de Catalogne a réclamé par le passé sa compétence exclusive mais un jugement du Tribunal Supérieur de Justice a démontré qu'elle était dans l'erreur et que les deux gouvernements étaient compétents dans leur domaine respectif établi (par exemple, jugement du 7.12.2011 pour le cas Santa Margarita).

Du coup, la Marina d'Empuriabrava, dans sa totalité et indépendamment de certaines réglementations urbaines, se trouve sous la responsabilité directe de la Generalitat de Catalogne en vertu de la loi portuaire de 1998, elle est assujettie à différents arrêtés ministériels, dont en particulier celui de 2005, et finalement soumise à la réglementation spécifique de la Marina d'Empuriabrava.

Bien que cette structure semble relativement facile à expliquer, les répercussions de cette situation juridique sont parfois confuses et suscitent des malentendus.

Nous avons par exemple le concessionnaire.

L'État espagnol a fait usage de son droit en 1980 et a cédé une partie de sa propriété sur Empuriabrava pour qu'une entreprise privée fasse usage de celle-ci, dans notre cas moyennant une concession pendant une période de 50 ans. Tout cela a été précédé d'une demande du concessionnaire d'alors concernant le droit de propriété des parcelles qui se trouvent sous les canaux, c'est-à-dire sous l'eau. À ce propos, il avait déjà été pris une décision en 1979, bien avant la prise d'effet de la loi littoral (Ley de Costas) en 1988, qui établissait que ces parcelles, suite à leur inondation volontaire avec de l'eau de mer, passait de propriété privée à propriété de l'État (Cession volontaire du terrain, ce qui ne constitue aucun expropriation sujette à indemnisation).

Par ailleurs, rappelons que déjà en 1889, soit bien avant l'approbation de la Constitution Espagnole et des lois qui l'on suivie, il existait le principe, qui existe encore aujourd'hui, selon lequel il y a perte automatique de la propriété en cas d'inondation par de l'eau de mer. Il y a un grand nombre de jugements allant dans ce sens dans la législation espagnole et d'autant plus d'articles et commentaires juridiques.

Puisque cela affecte en général les amarrages et embarcadères d'Empuriabrava et aussi les nôtres, j'ai rappelé une nouvelle fois à ma grand-mère mes explications concernant une éventuelle PERTE et lui est remis cet article ainsi que plusieurs copies pour ses amies. L'article, au fait, était également paru dans Arena Magazin.

Cependant, j'ai dû lui promettre que, si elle avait des doutes sur une quelconque question en particulier, elle pourrait m'interroger et me soumettre à tout instant ce qui la gêneait.

Une des dames du groupe est membre d'un groupement d'intérêts pour la défense de la propriété contre toute tentative d'attaque de la part de l'État et du concessionnaire et obtient des informations confuses et contradictoires de la part de cette communauté.

Sur ce point, j'ai pu aussi la tranquilliser en lui disant que l'air du ballon qu'on avait gonflé artificiellement s'échapperait peu à peu et qu'on pouvait déjà constater des symptômes de défaillance.

Il faut dire qu'ici, on pourrait parfaitement appliquer les deux citations que cette dernière utilise à tout va : « Beaucoup de bruit pour pas grand-chose » (Shakespeare) et « Le jeu n'en valait pas la chandelle ».

C'est ainsi, et ma grand-mère voulait aussi savoir ce que je pensais du transfert de l'administration de la Marina d'Empuriabrava du concessionnaire (MCS) à la Municipalité.

Jusqu'à un certain point, son cercle d'amies est aussi préoccupé par cette question et elles en parlent entre elles.

Depuis l'année dernière, il existe une déclaration d'intentions que la Generalitat (Dép. Transport et Mobilité - Ports) et la Municipalité de Castelló d'Empúries ont signée ensemble en mars 2013 et qui fixait comme date butoir pour le transfert de ces fonctions le 1.1.2014.

Or tout semble indiquer que cette décision a été prise sans tenir compte de la situation réelle à Empuriabrava et, de ce fait, il a été impossible de l'appliquer à la date prévue. Apparemment, il semblerait qu'on ait oublié d'inviter la société qui se charge actuellement de cette tâche sous la dénomination de « Concesionaria Port d'Empuriabrava / MCS » dans les négociations correspondantes au lieu de maintenir des con-



versations bilatérales comme jusqu'ici.

Il semblerait que les différents points de vue ne sont pas suffisamment proches pour qu'on puisse envisager une solution et parvenir à un accord qui satisfasse toutes les parties.

Néanmoins, j'ai pu encore une fois tranquilliser ma grand-mère en lui assurant que, même si la municipalité ou une société créée par cette dernière à cet effet assumait l'administration des canaux, cela ne signifierait pas pour autant un quelconque changement quant à la sécurité juridique de nos propriétés avec amarrages.

Même si certaines dispositions procéduraires étaient modifiées, cela n'affecterait pas nos propriétés de façon substantielle. Ma grand-mère s'est satisfaite par notre conversation, elle m'a pris par le bras et m'a fait part une nouvelle fois de la grande affection qu'elle me vouait.

Chères lectrices et chers lecteurs, ne perdez pas de vue l'évolution de ces accords car je suis persuadé que ma grand-mère et son groupe d'amies auront encore de nombreuses questions sur ce point qui est si important pour nous, auxquelles j'essaierai de répondre sans entrer dans des polémiques ni tergiverser quant aux informations obtenues, et cela du mieux que je le pourrai.

Hannes de Düsseldorf



3 - LA GRAND-MÈRE ET LE TITULAIRE DE LA CONCESSION À EMPURIABRAVA

Il semble que ma grand-mère ait pris goût aux questions suscitées par la loi littoral espagnole ou Ley de Costas et la Marina d'Empuriabrava, car elle a été

fortement applaudie par le groupe avec qui elle prend le café tous les après-midi, qui ne manque pas de l'inciter à en savoir davantage à ce propos.

Et bien sûr, au final, c'est moi qui dois m'occuper de la mettre au courant.

D'une part, je suis heureux de voir qu'au moins quelques-unes des ces dames, d'un certain âge déjà, considèrent que c'est là un sujet sérieux et grave, qu'elles le traitent de façon compréhensible pour tout le monde et qu'elles en parlent dans leur cercle familial. Peut-être que cette petite graine que l'on plante aujourd'hui donnera ses fruits dans le futur et fera en sorte que cette acrimonie polémique que l'on perçoit encore disparaisse et que les propriétaires à Empuriabrava puissent commencer à ne s'occuper que de conserver, améliorer et garantir la sécurité de notre marina, unique en son genre.

Pour en revenir maintenant à la question que pose ma grand-mère : Que comprend exactement la concession ?

Pour nous remettre en situation, retournons en 1979 lorsque le Tribunal Supérieur de Justice a déclaré que toute l'eau y compris les parcelles couvertes d'eau) appartenait à l'État espagnol.

En tant que propriétaire de cette superficie dans la Marina d'Empuriabrava qu'on vient de créer, l'État a décidé par cet arrêt de transférer certains droits au promoteur de l'époque. Cet acte administratif de 1980 est appelé « concession » et établit à cet effet une période de temps allant jusqu'en 2030.

Cette concession (cession de droits temporaires à une personne ou instance privée) comprend les digues de contention face à la mer à l'entrée de la marina, l'entrée au lotissement, le port principal, les différents ports secondaires (bassins), ainsi que les terrains nécessaires pour opérer sur cette surface (p. ex. grue, station d'essence, etc.). Par ailleurs, la concession comprend l'ensemble de toute la superficie d'eau d'Empuriabrava, y compris tous les canaux, principaux et secondaires, et ce qu'on appelle les ports privés ainsi que les murs de contention de ces derniers.

La concession a bien sûr pour but une activité d'entreprise avec ses bénéfices correspondants.

Tout cela ne peut être réalisé que dans le cadre de la concession ; c'est-à-dire sur des surfaces appartenant à l'État.

Ainsi donc, le titulaire de la concession possède tous les amarrages et embarcadères pour bateaux sur le port principal et sur les ports secondaires, dont le nombre total est d'environ 765. Le titulaire utilise ces amarrages au même titre que tout autre propriétaire d'un amarrage à Empuriabrava, mais à une exception près : il ne peut pas les vendre ni les transmettre, étant donné que la concession ne lui concède la propriété mais seulement un droit d'usage exclusif pendant une période de temps déterminée.

Toutefois, le titulaire de la concession a aussi l'obligation de respecter les mêmes règles qui s'appliquent à tout autre propriétaire d'un amarrage, et cela dans les mêmes limites, et de ce fait, il doit enregistrer ses amarrages et payer les taxes de maintenance correspondantes, calculées de façon spécifique pour chaque amarrage. Par ailleurs, le titulaire est membre, avec ses amarrages, de la Communauté d'Usagers de la Marina Intérieure d'Empuriabrava. À ce propos, il n'y a aucune différence entre ce multipropriétaire d'amarrages et nous qui n'en possédons qu'un.

En outre, du fait que toute la surface d'eau et certaines parcelles font partie de la concession, le titulaire de la concession bénéficie d'un droit exclusif sur celles-ci pour pouvoir les utiliser à des fins lucratives. Ainsi, il opère par exemple sur une station d'essence, une rampe d'accès, une grue, etc., et il autorise par ailleurs des activités commerciales sur les canaux et leurs alentours et perçoit aussi à ce titre une rémunération financière. Il a même, dans une certaine mesure, des droits sur le port de plaisance d'Empuriabrava.

Mais puisque tout cela semble si clair, demande ma grand-mère, pourquoi le titulaire de la concession est-il le protagoniste de tant d'histoires désobligeantes qui circulent à son sujet et pourquoi





a-t-il si mauvaise réputation ?

Cela est dû d'une part au fait que, surtout jusqu'en 2005, le titulaire de la concession a pu opérer à sa guise selon ses propres critères et au fait que, pendant toutes ces années, de nombreuses sociétés, dirigées par des personnes différentes, se sont succédées en tant que détentrices de la concession.

Le dernier changement s'est produit sur une brève période de temps, lorsque la concession est passée en 2005 des mains de Port d'Empuriabrava, S.A. à celles de Todoinversion Europea SA (les Hollandais dont on a tant parlé alors) pour repasser en date du 30.11.2005 aux mains du concessionnaire actuel sous le nom de Port Empuriabrava S.A.

D'autre part, il y a eu une désinformation totale à l'égard des propriétaires d'amarrages à Empuriabrava, issus de nombreuses nationalités, lorsqu'on est passé d'une marina soumise au libre arbitre à un complexe nautique parfaitement réglementé, auxquels se sont vus soumis tous les propriétaires de la Marina d'Empuriabrava sous les mêmes droits et obligations.

De plus, il y a eu dans le passé ce fait regrettable, pour l'ensemble de la situation, que la mise en place du bornage conformément à la loi littoral espagnole (Ley de Costas) de 1988 coïncide exactement avec les premières années de la nouvelle Réglementation (2006-2008).

C'est déjà au cours de ces années-là que s'est mobilisée la résistance initiale, connue de tous, des propriétaires d'Empuriabrava contre le bornage et la loi littoral espagnole et que se sont constituées les différentes associations.

Or, à ce jour et à l'exception de quelques rares succès quant à la modification de la loi littoral, tout cela n'a pas contribué positivement au bon déroulement de la cession de gestion à l'égard de notre marina.

Au contraire, il existe encore aujourd'hui une forte résistance. À souligner aussi le fait que ces groupements d'intérêts n'ont pu à ce jour, que je sache et quoi qu'on en dise, obtenir aucun jugement favorable de la part des tribunaux, bien au contraire.

Ma grand-mère veut aussi que je lui explique jusqu'à quel point ladite réglementation de notre marina a quelque chose à voir avec le concessionnaire.

Je lui ai répondu que nous reparlerions de cela plus tard en une autre occasion et elle s'est montrée satisfaite car elle avait déjà pas mal de sujets de conversation à traiter avec son groupe d'amis.

Hannes de Düsseldorf



4 - ADMINISTRATION DE LA MARINA D'EMPURIABRAVA

Plus vite que je ne l'aurais cru, ma grand-mère n'a pas manqué de me rappeler la promesse que je lui avais faite de lui expliquer le rapport entre le concessionnaire de la marina et l'administration de celle-ci, ici à Empuriabrava.

Lors de notre précédent entretien, je lui avais laissé entendre que, jusqu'en 2005, l'administration de la marina avait été confiée au seul gré du concessionnaire. Dans la pratique, le concessionnaire s'est consacré essentiellement à la mise en œuvre des fonctions qui lui avaient été assignées moyennant la concession.

Ici, il faut tenir compte du fait que la région autonome de Catalogne n'a été créée comme telle qu'à partir du 18.12.1979 grâce au Statut d'Autonomie de Catalogne et qu'en conséquence de cela, le gouvernement central de Madrid lui a ensuite cédé l'administration des ports et marinas qui n'est pas d'intérêt public national.

Poursuivant en toute logique, il a été approuvé en 1998 la Loi catalane des ports qui est encore aujourd'hui la législation basique sur laquelle reposent toutes les autres dispositions pour la construction et l'administration des ports et marinas affectés par cette loi.

Les dispositions basiques de cette loi ont été complétées et précisées en 2005 dans le Règlement des Marinas Intérieures de Catalogne, approuvé le 8 février 2005.

Étant donné qu'à ce moment-là la Marina d'Empuriabrava existait déjà et que sa construction était pratiquement terminée, outre le fait qu'elle avait déjà un concessionnaire légitime, tout cela a été parfaitement pris en compte et Empuriabrava et son concessionnaire (Urbanización Marítimo-Terrestre d'Empuriabrava) ont été explicitement inclus dans la disposition transitoire première dudit règlement.

Ce serait là, si l'on veut, l'acte de naissance de la cession de l'administration de la marina d'Empuriabrava au titulaire de la concession.

Pourquoi ?

Cette disposition exigeait au titulaire de la concession l'élaboration et la présentation de certains documents auprès de la Generalitat de Catalogne dans un délai déterminé (1 an), une formalité que ce dernier a rempli bien qu'en retard.

L'agissait des documents suivants :

- Un plan de toute la marina
- Une étude sur l'état du complexe, y compris un projet détaillé des coûts économique-financiers sur chacune des installations pour la durée restante de la concession et le pourcentage de participation dans les coûts généraux de chacun des amarrages pour la maintenance de toute la marina d'Empuriabrava.

De plus, on exigeait au concessionnaire, en vertu des articles 31 et 32 du règlement précité, l'élaboration d'un registre de tous les amarrages et embarcadères existants dans la marina, la fondation de la Communauté d'Usagers de la Marina d'Empuriabrava et, en dernier lieu, l'élaboration du Règlement d'Exploitation et de Police de la Marina Intérieure d'Empuriabrava (Reglament d'Exploiació i Policia de la Marina Interior d'Empuriabrava), tout cela à présenter auprès du département pertinent de la Generalitat de Catalogne pour approbation.

Cette série de documents a été approuvée par la Generalitat en date du 24.11.2010.

Il faut savoir, entre autres choses, qu'il a été introduit contre cette réglementation un total de 1 536 recours auprès de la Generalitat par plusieurs organisations et particuliers et même par la municipalité de Castelló d'Empúries pendant la période d'allégation, dont la plupart, voire la totalité, ont été rejetés avant même l'approbation finale du Règlement de la Generalitat. Les réclamations ultérieures contre ces dispositions de la part de différentes communautés d'intérêts d'Empuriabrava ont aussi été rejetées sans exception devant les tribunaux.

La Communauté d'Usagers de la Marina d'Empuriabrava a été légalement créée le 17.11.2011 et est régie par ses propres statuts qui ont été présentés auprès du Registre de la Propriété de Rosas selon les dispositions juridiques.

Tout cela concluait donc la naissance réelle et la cession des fonctions d'administration au concessionnaire.

Si l'on considère que ces activités, à la différence des droits inhérents à la concession, ne peuvent signifier aucun profit financier pour le concessionnaire, la cession de ces fonctions au concessionnaire ne peut être vue que comme une charge pour ce dernier.

Le concessionnaire, que ce soit bien clair à ce stade, est assujéti à la réalisation de tâches organisationnelles concernant l'administration et la collecte des quotes-parts, toujours en collaboration avec la Communauté d'Usagers de la Marina d'Empuriabrava. Pour mener à bien cette activité et pour garantir la transparence, le concessionnaire a créé l'entreprise MCS qui, moyennant un personnel minimum, a géré ce dur labeur de façon cohérente en dépit des



actions nuisibles desdits « groupements d'intérêts ».

Mais, demande ma grand-mère, pourquoi exige-t-on de la municipalité qu'elle assume ce domaine d'activité et pourquoi le concessionnaire ne laisse-t-il pas tout simplement que cela se produise ?

À mon avis, il existe probablement deux raisons de poids au refus du concessionnaire, dont l'une est très certainement la situation financière (accord sur le déficit cumulé pendant toutes ces années à partir de 2006). L'autre raison est que le législateur devrait le libérer des obligations qui lui ont été légalement attribuées. Ainsi, le règlement de février 2005 établit que, par exemple, même si la municipalité se voit attribuer l'exercice de ces fonctions d'administration, le concessionnaire conservera la responsabilité intégrale sur la marina auprès de la Generalitat (art. 22.2). Bien entendu, analysé objectivement, cela requiert une révision en cas de transmission.

Dès l'instant que cela affecte la municipalité, les canaux d'Empuriabrava peuvent être appelés voies aquatiques et, en général, celle-ci est toujours responsable de ce type de voies se trouvant dans les limites du territoire de sa propre commune.

« Donc, comme d'habitude, tout dépend de l'argent », dit ma grand-mère. Eh oui ! c'est bien ça, je ne peux pas lui dire que non. Lors de notre prochaine conversation, nous parlerons plus en détail des droits et obligations de chacun des propriétaires d'un amarrage ou embarcadère et nous traiterons aussi le sujet des apports nécessaires de la communauté, sans lesquels on ne pourrait pas mener à bien les tâches de conservation, maintenance et surveillance de notre marina d'Empuriabrava, unique en son genre.

Hannes de Düsseldorf



5 - NOS AMARRAGES D'EMPURIA-BRAVA ET LEUR GESTION

Ma grand-mère insiste et, poussée par les conversations qu'elle a avec ses amies à l'heure du café et par une grande envie de savoir, elle veut que je lui explique comment le titulaire de la concession mène à bien la gestion de nos amarrages.

En premier lieu, qu'il soit bien clair que tous les amarrages de la marina d'Empuriabrava, ainsi que tous ceux qui entrent dans la concession, bénéficient des mêmes droits et sont assujettis aux

mêmes obligations.

Comme je l'ai déjà expliqué à ma grand-mère lors d'une précédente conversation, l'eau annexe aux parcelles est liée à celles-ci. Il en est établi ainsi dans la loi portuaire (Ley de puertos) de 1998, dans le règlement de février de 2005 et enfin dans la réglementation spécifique à la marina d'Empuriabrava (Reglament d'Explotació i Policia de la Marina Interior d'Empuriabrava), approuvée le 24.11.2010 par la Generalitat de Catalogne et clairement entérinée sans y laisser l'ombre d'un doute.

Concrètement, cela signifie que chaque propriétaire d'une parcelle attenante à l'eau, que ce soit en propriété individuelle ou en propriété collective, détient aussi des droits d'amarrage ou d'embarcadère associés.

Cela ne pose aucune sorte de problème et, comme preuve de propriété, il suffit d'un titre d'achat qui peut ou non être inscrit au Registre de la Propriété. Prenons le cas d'une parcelle unique avec un seul propriétaire, cela signifie que, dès le départ, ce propriétaire pourra utiliser l'amarrage.

S'il s'agit d'une parcelle communautaire, le droit de propriété est divisé en quotes-parts et, avec celui-ci, l'usage de l'eau qui touche cette parcelle. Dans ce cas, c'est le syndicat de copropriété qui assigne les amarrages à chaque personne en particulier.

Comme exemple de cela, prenons ce qu'on appelle les ports privés qui sont considérés privés parce qu'ils n'entrent pas dans la concession (p. ex. Porto Bahía, Port Grec, etc.). Dans ces ports, chacun des propriétaires de la parcelle qui entoure l'eau, en tant que membre de la copropriété, a une part dans celle-ci et, par conséquent, a aussi le droit de pouvoir utiliser un amarrage.

En cas d'entrée ou enclave à l'intérieur d'une parcelle, il se produit en général la même situation que s'il s'agissait d'un propriétaire unique.

S'il s'agit d'un parcelle communautaire sur laquelle on a construit un complexe de logements, la part de chaque propriétaire quant au droit d'usage de l'amarrage serait également régulée par sa quote-part de propriété générale. Il est probable que, dans ces cas-là, le syndicat de copropriété prévoit une réglementation pour l'utilisation de l'eau.

À ce stade, il est important de souligner que toutes les parcelles qui se trouvent sous l'eau, sans aucune exception, appartiennent à l'État et que ce dernier a déjà limité sa propriété en vertu des dispositions juridiques indiquées en faveur des parcelles attenantes en ce qui concerne l'usage de celles-ci.

Le droit de propriété peut être exercé de façon illimitée. On peut le vendre, l'hériter, le louer, etc., indépendamment du type de propriété dont il s'agit et, dans tous les cas, de façon indéfinie.



« D'accord », dit ma grand-mère, « et pourquoi dois-je exiger le droit de propriété d'une parcelle qui se trouve sous l'eau si, de toute façon, je peux l'utiliser sans restrictions ? »

Avec cette question, elle m'a vraiment laissé sur le tapis.

Je ne peux répondre à cette question que de cette manière : « pour que le propriétaire puisse satisfaire ses émotions ». Je ne vois aucune raison et attend encore avec impatience la mise en application des modifications réalisées sur la version modifiée de mai 2003 de la loi littoral espagnole (Ley de Costas) de 1988, où il est prévu un certain rétablissement des parcelles qui se trouvent sous l'eau au domaine privé.

La conséquence de ce rétablissement sera peut être, selon moi, l'éventuel prélèvement d'un impôt [taxe foncière (IBI) urbaine mais d'un montant supérieur justifié par l'usage d'un amarrage] par la municipalité. Cela signifie-t-il un quelconque avantage ? S'il y en a un, je peux parfaitement m'en passer !

Ma grand-mère veut maintenant savoir si je dois remplir certaines formalités pour pouvoir utiliser mon amarrage et, si oui, lesquelles ?

C'est exactement ce qui est en train de se produire. Le bureau en charge (MCS) se trouve dans le bâtiment de la Capitainerie au port d'Empuriabrava.

Bien que les eaux situées juste devant les parcelles soient associées à celles-ci et que les propriétaires bénéficient d'un droit préférentiel d'usage à leur égard, il est vrai aussi que ces mêmes propriétaires doivent d'abord remplir certaines formalités pour pouvoir exercer ce droit.

Ils doivent inscrire leur amarrage, ou leur part sur celui-ci et la quote-part de propriété sur la parcelle, au registre établi à cet effet, en présentant le contrat



de vente correspondant, signé devant notaire (celui-ci peut être ou non inscrit au Registre de la Propriété), comme justificatif de propriété des droits d'usage, chez MCS, S.L., l'entreprise administratrice du concessionnaire. Si on a une embarcation qui utilise cet amarrage ou embarcadère, celle-ci devra aussi être inscrite au registre sur présentation préalable des documents correspondant à l'embarcation.

Tous les amarrages de la Marina d'Empuriabrava sont inscrits avec leur superficie (longueur et largeur) ainsi qu'un numéro sur le plan d'amarrages, où figure aussi la quote-part de superficie qu'ils représentent par rapport à tous les amarrages de la marina. Cette quote-part est la clé pour le calcul du montant annuel à payer proportionnellement pour chaque amarrage à titre de nettoyage, maintenance/entretien et surveillance de toute la Marina d'Empuriabrava (On peut consulter ces quotes-parts sur le site web de la

susmentionnés sur la période de temps qui va de 2006 à l'automne 2010 inclus seront amortis jusqu'en 2020 et sont donc inclus dans les quotes-parts par m².

Si l'on remplit ces conditions et si l'on paie les quotes-parts annuellement, rien ne s'oppose à la jouissance illimitée de l'amarrage.

Concernant mon amarrage, qui est relativement grand, je payais environ 700 €, en vertu du plan budgétaire approuvé par la Generalitat en 2010, lequel a été reconfirmé moyennant une autorisation individuelle après l'introduction de plusieurs recours. La quote-part moyenne à payer pour un amarrage est de 350 € annuels. C'est-à-dire moins de 30 € par mois. Et c'est pour cette somme qu'on a fait tout ce raffut ? Je ne comprends pas !

Cette année, MCS, S.L. a mené à bien certains ajustements sur les montants en partant des coûts réellement générés sur les trois derniers exercices (2011, 2012 et 2013), à la suite de quoi la quote-part de cette année (2014) sera substantiellement réduite. La quote-part que j'aurai à payer pour cette année est de seulement 58 €. Les quotes-parts seront calculées de manière adéquate et à l'avance suivant le budget approuvé, qui est valable jusqu'en 2020 et prévoit une augmentation d'1,5 % par an en compensation de l'inflation.

Dans le futur, il sera aussi réalisé une comparaison des coûts réels avec ceux prévus, à moins que la Communauté d'usagers ne propose de verser l'excédent sur une réserve pour travaux spéciaux ou frais imprévus, étrangers à toute prévision.

Suite au transfert de l'administration à la municipalité, les quotes-parts annuelles changeront probablement de telle sorte qu'elles ne concerneront plus que les tâches/frais sur une seule année et,

observée par le passé et existant toujours, ont fait qu'un grand nombre de propriétaires n'ont pas enregistré leurs amarrages et n'ont pas payé les quotes-parts. En conséquence de cela, il nous manque des moyens urgents pour la maintenance de notre Marina, comme nous le souhaiterions, entre autres travaux nécessaires. Cette étroitesse de vues de la part de ces organisations ne sert qu'elles-mêmes mais ne sert en rien les intérêts de notre Marina.

Nous espérons que ces groupements chercheront et trouveront vite le chemin de la collaboration avec MCS et la Communauté d'Usagers de la Marina d'Empuriabrava. Et même si la municipalité devait assumer l'administration à la place de MCS dans un futur immédiat, cela ne signifierait aucun changement substantiel. Il faudra veiller de la même manière à ce que la maintenance de la marina soit couverte par les quotes-parts prélevées par la municipalité. Nous verrons alors s'il y aura moins de personnel et si nous aurons une administration plus efficace.

Tous les propriétaires qui ont enregistré leurs amarrages et payé leurs quotes-parts deviennent automatiquement membres de la Communauté d'Usagers de la Marina d'Empuriabrava et peuvent participer ainsi de façon active à l'amélioration et à l'aménagement de notre marina. Le concessionnaire, avec ses amarrages, est lui aussi membre de la communauté et a les mêmes obligations que nous tous.

Pour obliger les propriétaires qui ne remplissent pas leurs obligations légales – et qui logiquement ne peuvent pas non plus jouir des droits inhérents à la possession de l'amarrage – à s'en acquitter, les statuts approuvés par la Generalitat prévoient différentes mesures coercitives dont l'application se voit d'autant plus renforcée par MCS. Cela signifie une augmentation considérable des coûts pour les débiteurs.



Actuellement il y a en cours environ 80 procès auprès des tribunaux pour non-paiement, dont certains ont déjà fait l'objet d'un jugement positif en faveur de MCS, aussi bien en première instance qu'en appel, qui sont donc aujourd'hui définitifs. Les autres propriétaires en retard de paiement et qui ont fait l'objet d'une demande à leur encontre risquent peu d'en sortir indemnes.

Communauté d'Usagers de la Marina d'Empuriabrava : empuriabrava.eu / usuarios / documentos oficiales / quotas, 60.7). (Prochainement, quelques légères modifications y seront apportées en raison des ajustements concernant certains espaces d'amarrage).

Ce système est en vigueur depuis 2011 et les frais cumulés pour les travaux

lorsqu'il faudra effectuer des travaux spéciaux, il sera prélevé certaines sommes supplémentaires à l'avance (voir la situation des égouts). Tout cela est justifié dans la structure de budgétisation publique.

L'absence de coopération, y compris la conduite contreproductive de certains groupements d'intérêts d'Empuriabrava,

D'autre part, il y a actuellement une centaine d'amarrages qui sont bloqués, de telle sorte qu'on ne puisse pas les utiliser tant qu'on n'aura pas effectué le paiement, l'enregistrement, etc. Ce chiffre augmente jour après jour. Il va sans dire que les quotes-parts des affectés augmentent elles aussi considérablement suite aux mises en demeure. Et tout cela pourquoi ?



Pendant 38 ans, nous avons pu profiter, ici à Empuriabrava, d'une marina sans aucune sorte de restriction. Je pense qu'il est temps maintenant de garantir à ce coin unique au monde la durabilité qu'il mérite. Grâce à ses dispositions juridiques et à son administration, l'État a créé le cadre parfait pour que cela soit possible.

Il a fixé en grande mesure les droits des propriétaires à l'égard des amarrages comme il ne l'a fait, que je sache, nulle part ailleurs en Espagne. Des amarrages pour toute la vie, qu'on peut hériter et en libre usage pour leurs propriétaires. Qui perd quoi ici, comme l'affirme un certain secteur ?

Penchez-vous sur la question et réfléchissez bien à tout cela et vous verrez que les actions des groupements d'intérêts vous sembleront aussi très discutables. Lors d'une autre conversation avec ma grand-mère, je lui parlerai plus longuement de ces groupements d'intérêts et des « succès » qu'ils ont obtenus.

Beaucoup de ces dispositions juridiques, bulletins d'information et autres données intéressantes, ainsi que toutes les conversations avec ma grand-mère se trouvent sur le site web de la Communauté d'Usagers de la Marina d'Empuriabrava, au lien : www.empuriabrava.eu; cliquez sur « Usuarios » puis sur « Documentos oficiales » ou « Info publicada ». Vous serez surpris de voir tout ce qu'il y a.

Ceci étant dit, ma grand-mère s'estime satisfaite de notre conversation et, ressassant toute cette affaire, s'assied sur son fauteuil et demeure en silence, pensive.

Hannes de Düsseldorf



6 - LA COMMUNE DE CASTELLÓ D'EMPÚRIES ET NOTRE MARINA

Ma grand-mère estimant qu'elle avait suffisamment discuté avec son cercle d'amies et de connaissances, et cela de façon satisfaisante, sur la situation juridique actuelle de la Marina d'Empuriabrava, sur la sécurité juridique concernant la propriété et l'usage de nos amarrages et embarcadères ainsi que sur la gestion de toutes ces questions importantes, elle veut maintenant que je lui donne une réponse à une série de questions sur le futur le plus immédiat de cette gestion des fonctions.

Eh bien, ma chère grand-mère, si l'on regarde les choses comme ça dans leur ensemble, ce n'est certes pas facile. Je

vais essayer tout de même de t'expliquer, de mon point de vue, quelles sont les constantes et les variables qui, selon toute probabilité, ne changeront pas et celles qui, en revanche, changeront.

Pour formuler cette réflexion, je me base sur la déclaration d'intentions émise par la Generalitat de Catalogne et la municipalité de Castelló d'Empúries en mars 2013, selon laquelle la marina d'Empuriabrava passerait sous contrôle municipal le 1.1.2014. Cela n'a toujours pas eu lieu mais, pour mener à bien nos considérations, nous partons du fait que cela va se faire.

Nous allons bien voir comment la municipalité va organiser toute cette gestion. Il est certain que la gestion qui a été menée à bien jusqu'ici changera substantiellement quant à son développement (p. ex. paiement et encaissement des quotes-parts de maintenance, etc.).

L'adoption des fonctions d'administration a été souvent qualifiée dans le passé comme « nouvelle administration » (nova administració). Nous ne pouvons que spéculer sur la manière dont va être menée cette nouvelle administration car jusqu'ici la Mairie n'a donné aucun détail à ce sujet.

Compte tenu que la Mairie est un organe public doté d'une structure différente, comparé à celle de la société privée MCS, S.L. du concessionnaire, il est probable que l'administration de la marina d'Empuriabrava par la municipalité sera semblable à la structure de gestion du ramassage des ordures.

Cela signifie qu'une société, qui devra être créée et contrôlée par la municipalité, sera chargée de mener à bien une grande partie des tâches attribuées. Néanmoins, la structure décisionnelle concernant ces tâches, par exemple les importantes mesures de nettoyage, maintenance/entretien et surveillance et, éventuellement, la mise en place d'un plan de travail et d'un budget sur toute l'année, sera réservée aux organes politiques de la municipalité. L'exécution de ces décisions sera confiée à la future société. On ignore quelle sera la réaction des usagers quant au fait que le nettoyage, l'entretien/maintenance et la surveillance de la Marina dépendent des représentants politiques de Castelló d'Empúries.

Il sera intéressant de voir jusqu'à quel point, sous quelle instance et en quoi la Communauté d'Usagers de la Marina d'Empuriabrava déjà existante ainsi que, éventuellement, les représentants d'autres groupements d'intérêts pourront s'impliquer dans la prise de décisions sur l'entretien considéré nécessaire ainsi que sur d'autres travaux au coût élevé dans l'intérêt de tous les usagers de la marina.

D'après les renseignements que j'ai obtenus jusqu'ici, la Mairie veut reprendre tout à zéro et dresser de nouveaux plans concernant les amarrages et embarcadères. La quote-part établie à

titre de maintenance pour chacun des propriétaires d'un amarrage ou embarcadère changerait également. Se laisser tenter par plus de spéculations à ce propos ne nous permettrait pas de tirer des conclusions fondées. Je ne veux pas non plus spéculer sur la manière dont il faudra traiter, au moment du changement d'administration, les arriérés sur les quotes-parts des usagers en retard de paiement. Seront-ils encaissés par la municipalité ou l'administrateur actuel, c'est-à-dire MCS, S.L., s'en chargera-t-il lui-même ?

Toute la base juridique concernant notre marina ne sera pas modifiée quant à ses parties intégrantes fondamentales pour nous suite à ce changement d'administration. Toutefois, certaines dispositions du Règlement des Marinas Intérieures de Catalogne du 10.2.2005 devront être adaptées à la « nouvelle administration », par exemple l'Art. 22 et autres.

Le Règlement d'Exploitation et de Police de la Marina d'Empuriabrava, spécifiquement approuvé par la Generalitat en novembre 2010, devra subir une modification beaucoup plus profonde mais ce sont surtout les dispositions d'imposition obligatoire qui subiront les plus grandes modifications.

La municipalité, en tant qu'organe public, n'en aura pas besoin dans la même mesure puisqu'elle a un accès beaucoup plus simple et rapide à nos finances. Il suffit de penser au calcul et à la perception de nos impôts fonciers (IBI) et autres taxes. Ainsi, le calcul de nos quotes-parts de maintenance, etc., de notre marina sera effectué de la même manière. Espérons seulement que, dans tout cela, on ne revivra pas les expériences si déplorables qui se sont produites lors du calcul et du paiement des couts pour les égouts.

« Tout cela devra se confirmer dans le futur quand la cession des tâches d'administration de l'actuel responsable à la municipalité de Castelló d'Empúries sera effective », a ajouté à tout cela ma grand-mère qui, par ailleurs, a insisté pour savoir ce que deviendrait le concessionnaire actuel.

Cette question doit être posée de façon plus précise car, juridiquement, il faut distinguer la concession du concessionnaire. Il est établi que la concession pour la Marina d'Empuriabrava doit se poursuivre dans les mêmes conditions, au moins jusqu'à la date d'échéance initialement fixée, soit 2030. C'est un peu comme un contrat qui ne peut être résilié de la part du concessionnaire et du concédant que dans certains cas sans que l'une des parties puisse demander une indemnisation en dommages-intérêts. Le concessionnaire peut toutefois changer dans le temps avec le consentement du concédant (l'État), ce qui s'est souvent produit dans le passé.

Bien entendu, tous les droits contemplés dans la concession, dont bénéfici-



cient le concessionnaire, seront maintenus à son égard en cas de cession de l'administration catalane à la municipalité, et cela au moins jusqu'en 2030 et probablement au-delà si la concession est étendue par l'État.

Les droits de propriété et usage de nos amarrages et embarcadères ne changeront pas. Néanmoins, ce qui peut changer, ce sont les conditions pour l'usage préférentiel décrit dans la réglementation susmentionnée pour la marina d'Empuriabrava.

Par ailleurs, il est clair que tous les amarrages et embarcadères de la marina doivent continuer à contribuer comme jusqu'ici à la maintenance, à la sécurité et à l'administration de tout le complexe.

Après une brève réflexion à sa manière,

7 - LES GROUPEMENTS D'INTÉRÊTS ET NOTRE MARINA

Suite à toutes ces conversations, ma grand-mère veut maintenant connaître la raison pour laquelle il y a différents groupements d'intérêts à Empuriabrava et savoir à quoi ces derniers se sont consacrés dans le passé et quel sont les succès qu'ils ont obtenus. Par ailleurs, je dois aussi lui expliquer comment ces groupements interviennent actuellement et quel futur les attend.

Parfaitement conscient de l'aspect délicat de cette question, j'aimerais d'abord évoquer la naissance de ces groupements d'intérêts.

Comme nous nous rappelons tous parfaitement, soudain, comme surgi du néant, l'État est venu à nous avec une

ments ont essayé de mitiger et même d'annihiler totalement cette menace pour notre propriété en organisant des manifestations publiques, par la publication de rapports de presse, par des entretiens directs avec l'administration étatique et autres représentant politiques des parlements espagnol et européens, etc.

Au terme de grands efforts, à l'instar d'autres représentants de propriétaires dans de nombreuses autres régions côtières dans tout le pays, ils ont obtenu la rédaction de l'amendement de mai 2013 à la loi littoral de 1988 qui, entre autres aspects, prévoit maintenant une série de facilités en faveur des affectés. Le changement politique en Espagne y a aussi contribué de façon substantielle. À mon avis, c'est ce changement qui a ouvert la voie à cet amendement.

Empuriabrava a ainsi été portée sur un catalogue, avec 11 autres communes, en tant que « lotissement maritime-terrestre ». Ce catalogue constitue l'annexe à l'amendement sous la condition que ces communes demeurent hors du domaine public en vertu de la loi littoral espagnole.

Il ressort de tout cela que le littoral d'Empuriabrava ne s'arrête pas aujourd'hui aux murs de contention des ports et canaux mais là où a été délimité le bornage (deslinde) selon la loi littoral, néanmoins pas comme cela avait été prévu dans l'ancien texte de la loi de 1988.

Pour ainsi dire, l'État espagnol, par le bornage de sa propriété côtière à Empuriabrava, s'est retiré jusqu'à la promenade maritime (voir plan sur l'annexe à l'amendement).

Le bornage de la propriété étatique mené à bien en un premier temps a donc été déclaré nul pour des raisons de forme suite à une demande introduite par un seul propriétaire d'Empuriabrava, ce qui a eu un fort impact sur toute la marina.

Il s'agit là d'une action particulièrement remarquable, perpétrée par un seul propriétaire, doué d'un sens de la justice et d'une résistance à toute épreuve, et indépendamment de la communauté d'usagers dont il était issu, il a réussi cet exploit pour lui-même et pour nous tous, les affectés. C'est à lui que revient tout le mérite au nom de la collectivité.

Son succès s'est vu toutefois dépassé par l'amendement de mai 2013 qui, en aucun cas, ne devrait minimiser son mérite.

Nos groupements d'intérêts aiment s'attribuer le mérite d'avoir fait insérer une réglementation à l'amendement de la loi littoral, selon laquelle les terrains qui étaient passés sous la propriété de l'État, après avoir été inondés, pouvaient revenir entre les mains de leurs propriétaires initiaux si une série de conditions étaient remplies.



ma grand-mère trouve un dénominateur commun à tout cela :

En fait, peu importe à qui nous payons nos quotes-parts si elles sont réellement utilisées dans le but fixé et de façon durable pour entretenir, améliorer, garantir la sécurité et embellir notre marina. De plus, si les résistances à l'encontre de l'actuelle administration disparaissent, de sorte que tous les propriétaires d'amarrages et embarcadères contribuent à parts égales à la maintenance de la marina en payant leur quote-part, cela profitera avant tout à Empuriabrava.

Hannes de Düsseldorf



série de prétentions en se basant sur la loi littoral espagnole (Ley de Costas) de 1988 et a procédé à la délimitation de sa propriété grâce à ce qu'on a appelé le deslinde en espagnol, c'est-à-dire le bornage, moyennant une ceinture de protection qui, chez certains propriétaires, passait littéralement dans le salon de leur maison.

Bien que la loi littoral espagnole soit en vigueur depuis plus de 20 ans, en ce qui nous concerne, nous les propriétaires d'Empuriabrava, autrement dit l'une des parties directement affectées, celle-ci nous était totalement méconnue. Face à ces excès des pouvoirs publics, nous nous sommes tous sentis fort démunis et abandonnés et aussi, par manque de connaissance des bases juridiques, absolument désorientés.

Partant de cet état d'âme et sur l'initiative de certains, différents groupements d'intérêts ont été créés, tous poursuivant plus ou moins le même but : ne pas capituler face au pouvoir de l'État sans offrir de résistance.

Certains représentants de ces groupe-



À mon avis, il ne s'agit ni plus ni moins que d'une « victoire à la Pyrrhus » puisque dans la situation actuelle, ce soi-disant élargissement de la propriété ne donne aux affectés aucun droit qui n'ait été déjà concédé par la loi. Comme je l'ai déjà expliqué à ma grand-mère lors d'une autre conversation que nous avons eue, cet élargissement de la propriété ne ferait que servir d'excuse à la municipalité pour établir un autre impôt. Que gagnent par là les propriétaires affectés ? Le seul gagnant ici, c'est bien la municipalité.

Environ 95% des apports des membres de l'un de ces groupements d'intérêts ont été utilisés jusqu'ici pour payer les frais d'avocat et autres frais de justice, sans que pas un seul jugement favorable à ces groupements n'ait été prononcé. Au sein des autres organes de représentation, la manière de procéder est assez semblable.

À l'époque où l'agitation était à son comble concernant cette polémique, une autre modification juridique affectant directement notre marina est passée inaperçue de l'opinion publique.

Dès 1998, la première pierre pour l'administration durable de notre marina a été posée par la loi catalane portuaire (Llei Catalana de Ports), qui a été élargie, entre autres textes, par le Règlement des Marinas Intérieures de Catalogne, approuvé le 10 février 2005 par la Generalitat. Cela signifiait que notre marina était enfin reconnue comme il se doit en devenant, non plus cette limbe de la loi ou vide juridique au sein de la Generalitat, au sens le plus large du terme, mais un complexe réglementé de façon durable.

Le bras administratif de notre concessionnaire naissait avec de vastes conséquences pour chacun des propriétaires d'un amarrage pour embarcation à Empuriabrava (Disposition Transitoire Première du Règlement des Marinas Intérieures de Catalogne).

Les syndicats de copropriété ont progressivement et véhément montré leur position contre cette « modification pour l'amélioration » de notre marina :

Les problèmes historiques qu'il y avait eu en général avec le concessionnaire se sont aussi étendus au bras administratif (MSC) qui lui a été imposé par le législateur. À ce propos, je vais me rapporter à une conversation que j'avais eu précédemment avec ma grand-mère.

Les réticences se dressaient essentiellement aussi bien contre la loi que contre le Règlement d'Exploitation de la Marina d'Empuriabrava de novembre 2010, rédigé contre le concessionnaire, ainsi que contre le paiement des quotes-parts de maintenance pour la marina d'Empuriabrava.

Un total de 1 536 recours contre ces dispositions avaient déjà été rejetés par l'administration responsable au sein de la Generalitat avant même l'approbation

de ces dispositions juridiques.

Les tribunaux ont prononcé un jugement défavorable aux différentes demandes introduites contre le règlement actuel de la marina d'Empuriabrava, sans aucune exception. Ils ont aussi rejeté tous les recours par voie administrative contre la soi-disant absence d'autorisation des quotes-parts programmées par le concessionnaire pour chacun des amarres pour embarcations.

En raison des derniers développements, je me vois dans l'obligation de rectifier mes propos et constater qu'un groupement d'intérêts a annoncé pour la première fois avoir obtenu un succès sur le plan judiciaire. Et c'est vrai car le jugement 698/2014 du 01.09.2014 de la Chambre du Contentieux-Administratif du Tribunal Supérieur de Justice (Tribunal Supérieur Administratif) décrétait la non application des mesures de contrainte de la part du concessionnaire contre la propriété privée. La demande a toutefois constitué un véritable coup bas pour l'actuelle concession, contre l'autorisation non permise du cadre normatif pour la Marina d'Empuriabrava et contre le Règlement lui-même avec un total de 17 articles « illégaux », dont au final seul l'un d'entre eux, celui contem-

essentiels de la base juridique pour l'administration de notre Marina, ce qui, nous l'espérons, contribuera à calmer les esprits au sein des associations d'intéressés affectés.

Aujourd'hui encore, il est demandé aux membres de ces groupements de se comporter de façon nuisible à l'égard de l'administration de la marina (MCS, S.L.), de ne pas payer les quotes-parts et de ne pas se plier aux actions de cette administration pour ne pas affaiblir ainsi la force présumée de ces groupements d'intérêts.

« Tiens donc ! », s'exclame ma grand-mère, puis elle me demande de lui expliquer sur quoi repose le point fort des communautés d'intérêts à l'heure actuelle.

Je suis incapable de lui donner une quelconque explication !

À mon avis, on essaie de donner artificiellement une apparence de force à ces groupements d'intérêts en cachant leurs échecs juridiques et la totale opposition à leur égard, très souvent de façon délibérée.

D'après ce que je sais, pas un seul de



plé ci-dessus, a été déclaré illégitime par le tribunal. Il est très bizarre de constater la manière dont cette association de membres, par la circulaire qu'elle a adressée à tous ses membres, a présenté le fait comme une victoire. Il suffit de constater ce qui s'est passé à Empuriabrava grâce à cette « soi-disant » victoire (« un succès minime sans aucun effet dans la pratique » serait une définition plus exacte).

De plus, le blocage de l'amarrage par MCS pour non enregistrement, sur jugement du Tribunal de Première Instance de Figueras du 21.10.2014, a aussi été jugé légitime. Le jugement permet toutefois l'introduction d'un recours et n'est donc pas juridiquement définitif. Les poteaux et chaînes qui bloquent les amarres sont munis d'un écriteau sur lequel on peut lire « Amarrage saisi ». Je renvoie ici au jugement en appel, légalement applicable à compter du 16.07.2014, qui confirme, entre autre, la légitimité du blocage de l'amarrage. (Voir mon article intitulé « Moi, je n'ai rien perdu »). Ceci dit, il faut en général apprécier de façon très positive le fait que le tribunal ait confirmé les éléments

ces groupements n'a communiqué publiquement ses échecs juridiques à ses membres.

Je ne veux pas me perdre dans les détails de chacun de ces jugements ou encore nommer les groupements d'intérêts en question. Néanmoins, si cela intéresse quelqu'un, il peut s'informer personnellement puisque tous ces jugements sont publics (par exemple, consulter et lire attentivement le site web de la Communauté d'Usagers de la Marina d'Empuriabrava www.empuriabrava.eu) Si vous avez lu attentivement toutes les explications que j'ai fournies à ma grand-mère au cours de nos précédentes conversations, et cela avec un esprit critique, vous comprendrez que ces groupements d'intérêts ne représentent plus, depuis déjà longtemps, les intérêts de leurs membres à Empuriabrava. Au contraire, car l'obstruction inconditionnelle qu'ils opèrent va tout bonnement à l'encontre des intérêts des propriétaires quant au bon usage de leur bien sans problème et quant à la maintenance durable de la marina d'Empuriabrava pour qu'elle fonctionne bien et soit bien entretenue.



« Bien », dit ma grand-mère après avoir analysé les faits, « donc, ce qui se passe, c'est que ces groupements ne servent plus à rien ».

Et elle est loin d'avoir tort, à part que c'est aux membres d'en décider, d'abandonner leur qualité d'adhérent ou d'inciter les personnes qui agissent en tant que responsables à utiliser leur énergie et tous les moyens financiers pour le bien de la collectivité dans notre marina et à cesser de mobiliser certains services juridiques incapables de répondre à leurs attentes de façon satisfaisante.

Pourquoi ces groupements continuent-ils à exercer une opposition aussi virulente contre la communauté d'usagers légale de la marina d'Empuriabrava, dont chaque propriétaire d'un amarrage, après avoir enregistré celui-ci et s'être acquitté de sa contribution, devient automatiquement membre selon la loi et peut alors influencer directement sur l'administration et l'organisation de notre marina ? demande ma grand-mère, parfaitement mise au courant.

Le fait est que cette communauté d'usagers a enregistré une affluence de membres de plus en plus grande et régulière depuis déjà un certain temps. Logiquement, chaque membre de cette communauté d'usagers a dû abandonner son adhésion au sein des groupements d'intérêts qui opéraient en décalage pour les raisons susmentionnées. Cela saute aux yeux, opine ma grand-mère, mais cela ne changera-t-il pas quelque chose en faveur de ces groupements d'intérêts si la municipalité se charge un jour de l'administration ?

Ce transfert éventuel des compétences n'est en rien une victoire des groupes d'intérêts car l'implication de la municipalité et la prise en charge de l'administration par cette dernière étaient prévues dès 2005 dans le règlement précité, plus précisément à l'Art. 22.

Quant à savoir si cela changera quelque chose et comment, je ne peux répondre que par une autre question :

Quelle influence directe, nous les propriétaires d'Empuriabrava avons-nous par exemple dans l'élaboration, l'organisation et l'approbation du budget annuel de notre commune ?

Peut-être est-ce une satisfaction pour certains d'entre nous d'orienter leur vote dans un but bien précis lors de l'élection du conseil municipal, pensant ainsi influencer sur la composition de cet organe ?

Mais comment ces messieurs vont-ils utiliser vos votes ? Qui va définir vos intérêts ? Théorie et pratique vont aussi diverger à ce propos dans le futur. Certains partis politiques de l'opposition n'exercent une résistance contre la majorité en place que pour des raisons populistes : ils cherchent à se faire remarquer, à capter les électeurs et à conserver ceux déjà acquis.

Or, si dans le cadre d'élections démocratiques, la majorité approuve ces lois qui, en outre, se sont vues confirmées par des tribunaux impartiaux moyennant les jugements correspondants, l'opposition n'aura plus qu'à déposer les armes.

Mais nos communautés d'intérêts, loin s'en faut, ne constitue en rien une opposition parlementaire. Pourtant, de plein droit et avec tout notre soutien, elles ont défendu, en tant qu'opposition extraparlamentaire, nos intérêts dans le passé et ont obtenu les succès déjà évoqués. Tout cela est aujourd'hui de l'histoire ancienne et un changement urgent dans l'attitude de ces groupements est plus que recommandable s'ils ne veulent pas que les victoires du début soient totalement remises en question.

Le célèbre écrivain espagnol Miguel de Cervantès a créé un personnage que nous connaissons tous très bien et qui répond au nom de Don Quichotte.

Voulons-nous que nos communautés d'intérêts qui opèrent à Empuriabrava suivent l'exemple de ce personnage de fiction ? Et n'est-on pas déjà tombé dans un certain « donquichottisme » simplement parce qu'il faut que la roue tourne et que le timonier à perdu sa boussole ?

Et ma grand-mère m'a donné raison, le sourire aux lèvres.

Hannes de Düsseldorf



8 - NOS PLACES D'AMARRAGE ET LE REGISTRE DE LA PROPRIÉTÉ DE ROSES (Fichier immobilier et foncier)

Après une période prolongée de silence, ma grand-mère a repris contact avec moi et a voulu savoir pourquoi une de ses amies, après avoir acquis récemment une place d'amarrage, n'a pas pu inscrire celle-ci au Registre de la Propriété de Rosas. Selon ses dires, l'acte présenté au registre lui a été retourné en lui indiquant, entre autres choses, qu'actuellement il n'était pas possible de procéder à son enregistrement et que celui-ci restait donc en suspens.

Or, cette information de ma grand-mère a mis sur le tapis un sujet brûlant qui actuellement suscite bien des commentaires au sein de l'opinion publique de notre entourage.

Pour donner une réponse claire à cette affaire, il faut se centrer sur un autre aspect dans le domaine de la loi littoral espagnole (Ley de Costas), qui englobe

tout et qui nous intéresse particulièrement à Empuriabrava, sur le Règlement de la Marina d'Empuria-brava, les titulaires de la concession et la concession en soi. Je vais essayer ainsi de faire la lumière sur le processus d'inscription d'un acte concernant une place d'amarrage au Registre de la Propriété.

En premier lieu, il faut savoir qu'en Allemagne, pour qu'un acte de vente d'immeuble soit valable, il faut obligatoirement passer devant notaire (art. 311b du Code civil allemand [Bürgerliches Gesetzbuch, BGB]) et ce n'est qu'alors qu'on pourra l'inscrire au registre de la propriété. Tout autre forme de contrat de vente d'immeuble n'a aucune valeur.

En Espagne, au contraire, les contrats sur biens immeubles qui ne remplissent pas ces conditions sont parfaitement valables. Cela signifie que les contrats passés verbalement entre les parties contractantes jouissent d'une totale validité pour ce qui est de la vente d'un bien immeuble (Dans ce sens, la question des témoins n'a aucune importance en cas d'obligation de preuve).

Ainsi donc, tous les contrats par écrit, quels qu'ils soient, avec ou sans authentification notariale, revêtent une pleine validité en Espagne sans qu'il se produise pour autant une inscription au Registre de la Propriété de Rosas. Étant donné qu'il ne peut en être autrement, MCS, S.L. les reconnaît aussiaux fins d'enregistrement de la place d'amarrage pour l'exercice du droit d'usage préférentiel correspondant.

Un acte notarié est aussi en Espagne un document public (ou acte public) et seul un document de ce type peut être inscrit au registre de la Propriété de Rosas. Inscrire un acte au Registre de Rosas contribue essentiellement à la sécurité juridique du bénéficiaire de l'acte (en général l'acheteur). C'est pourquoi, en cas de crédit-hypothèque, le donneur d'hypothèque va exiger, dans tous les cas, un acte notarié et son inscription au registre de la propriété pour que ses droits bénéficient d'une protection publique car, à ce moment-là, personne ne pourra affirmer avoir acquis le bien immeuble de bonne foi et sans charges d'un tiers ne figurant pas comme propriétaire légitime au registre de la propriété. Dans ce sens, la propriété inscrite au registre de la propriété revêt une force probatoire ferme face à toute personne. Avant de dresser un acte notarié, les notaires demandent toujours les renseignements pertinents sur l'objet en question auprès du Registre de Rosas.

Ainsi donc, à la différence d'un accord de vente non inscrit au registre de la propriété, un acte notarié enregistré offre une sécurité juridique non influençable par les parties, ce que ne garantit pas l'accord non inscrit. Toutefois, comme il a déjà été dit précédemment, les accords (contrats) non inscrits au registre sont aussi pleinement valables. Jusqu'ici, tout est clair. Mais quelles sont les conditions que doit remplir le contrat de vente d'une place d'amarrage



(bien immeuble avec surface d'eau attenante) pour pouvoir être inscrit au Registre de la Propriété de Rosas ?

Tel qu'il ressort de mes précédentes conversations avec ma grand-mère, avant 2005 la Marina d'Empuriabrava n'était pratiquement pas réglementée ou très peu. Cela avait aussi une certaine influence sur le Registre de Rosas.

Suite à la réglementation de notre Marina par la loi portuaire (Ley de Puertos) de 1998, le Règlement de 2005, le Règlement de la Marina d'Empuriabrava et aussi, d'une certaine manière, la loi littoral espagnole (Ley de Costas) modifiée de mai 2013, cette situation a changé de façon durable non sans de nombreuses répercussions pour nous mais aussi pour le Registre de Rosas.

Nous savons que le titulaire de la concession possède une concession sur l'entrée à la Marina, le port principal, les ports secondaires (bassins) et les canaux d'Empuriabrava. Cette concession, avec le Règlement de la Marina d'Empuriabrava et les statuts des usagers de la Marina d'Empuriabrava, ont été inscrits pour tout Empuriabrava au Registre de la Propriété de Rosas conformément aux obligations juridiques prescrites par les normes précitées.

Cela implique des changements quant au fonctionnement du registre de la propriété, qui devront dorénavant être pris en compte par le Registre de Rosas au moment d'inscrire des actes au registre de la propriété.

Tout cela est par ailleurs affecté substantiellement par la reprivatisation de certains bien immeubles inondés, prévue dans la loi littoral modifiée.

Tant qu'on n'aura pas déterminé la nature de ces biens immeubles ainsi que les conditions d'application, le Registre, exerçant ses fonctions consciencieusement, devra suspendre pour l'instant toute inscription d'actes concernant les places d'amarrage. Lorsqu'on aura établi quels sont les biens immeubles que l'administration de Madrid/Barcelone souhaite retourner à la propriété privée et qu'on aura par ailleurs réalisé le bornage de ces biens immeubles, cet obstacle actuel à l'enregistrement des actes notariés disparaîtra et les actes dont l'enregistrement aura été mis en suspens pourront alors être représentés pour une nouvelle inscription, dès l'instant que l'on sera à même de joindre à ces derniers d'autres documents qui seront alors exigés (Voir plus avant).

Toutefois, il faudra alors, tout comme aujourd'hui, tenir compte du fait que la concession concerne certaines parties

de la Marina d'Empuriabrava sur lesquelles on réalise aussi des ventes de biens immeubles avec des places d'amarrage. Au moment de réaliser les cessions de propriété correspondantes, il faudra les extraire de la concession du titulaire de la concession.

Lors de conversations précédentes avec ma grand-mère, j'ai expliqué que nos places d'amarrage à Empuriabrava étaient associées à des biens immeubles attenants et que le législateur confère à leur propriétaire un droit d'usage préférentiel qui, toutefois, ne peut être exercé que si l'on remplit certaines conditions. Il en est ainsi et cela le restera. Par conséquent, afin d'enregistrer une place d'amarrage en cas d'aliénation moyennant acte notarié, on a besoin d'un autre document délivré par le titulaire de la concession en vue d'inscription au Registre.

Et cela conformément aux articles 28 et suivants du Règlement d'Exploitation et de Police de la Marina Intérieure d'Empuriabrava, approuvé le 24/11/2010 par la Generalitat. Ce document de cession devra être joint à l'acte notarié en cas de changement de propriétaire du bien immeuble associé à la place d'amarrage afin de remplir les exigences auprès du Registre de Rosas.

Il va sans dire que le titulaire de la concession ne délivrera ce document qu'à l'égard des détenteurs d'un droit d'usage préférentiel qui auront pleinement rempli leurs obligations. Rappelons une fois encore quelles sont ces obligations :

l'enregistrement de votre droit moyennant la présentation du contrat correspondant et le paiement des frais d'usage, maintenance et sécurité correspondant à votre place d'amarrage, conformément aux liquidations validées par MCS, l'entreprise administratrice du titulaire de la concession.

Tel qu'il ressort des faits susmentionnés, il faudra attendre encore un certain temps avant que le Registre de Rosas n'obtienne le feu vert pour l'inscription et le changement de propriété des places d'amarrage sur la Marina d'Empuriabrava. Espérons que l'intervention récente de l'ancien maire de Rosas, M. Páramo, en sa qualité de député de CiU

au Parlement espagnol aboutira et accélèrera la procédure.

À ce stade et au risque de me répéter, je voudrais demander à tous les propriétaires affectés qui possèdent un bien sur l'eau à Empuriabrava de s'acquitter, dans leur propre intérêt, de leurs obligations correspondantes. Ce n'est qu'ainsi qu'ils pourront exercer pleinement et sans problème leur droit d'usage sur leur place d'amarrage dans notre marina exceptionnelle d'Empuriabrava.

Demeurer dans l'attente d'un éventuel futur changement des circonstances quant à l'administration de la Marina d'Empuriabrava ne les exonère en rien de leurs obligations légales. Quoi qu'il



arrive, ils devront payer leur quote-part pour la période écoulée depuis 2011. Ce n'est que sous cette condition que le titulaire de la concession pourra délivrer le document de cession exigé pour effectuer le changement de propriété auprès du Registre de la Propriété de Rosas.

Différer ce paiement ne fait qu'augmenter le montant à payer et constitue par ailleurs un fardeau pour notre Marina.

Laissez-vous guider par vos propres expériences et vos connaissances après l'évaluation critique de toutes mes précédentes conversations avec ma grand-mère, 8 au total, et vous serez ainsi à même de prendre la bonne décision concernant votre situation.

Et si vous souhaitez avoir mon avis sur un point en particulier, vous pouvez toujours m'envoyer un e-mail à info@empuriabrava.eu en y indiquant la raison de votre consultation et la Communauté d'Usagers ne manquera de me le faire faire parvenir.

Hannes depuis Düsseldorf

Concernant ces CONVERSACIONES de la Communauté d'Usagers de la Marina Intérieure d'Empuriabrava : il faudra les considérer comme une opinion, à un moment donné, de certaines personnes ayant collaboré à cette publication. Les positions officielles et/ou de référence de la CUMIE sont uniquement celles qui sont contemplées dans les procès-verbaux d'assemblée. - Bien sûr, nous serions ravis que tous les usagers puissent collaborer or, pour différentes raisons, c'est pratiquement impossible ; toutefois, nous aimerions au moins recevoir leurs commentaires occasionnellement. Nous avons aussi besoin d'amis disposés à nous aider pour les traductions dans les langues officielles telles que l'espagnol, le catalan, l'allemand, l'anglais, le français et le flamand/hollandais, pour atteindre le reste des usagers. Toute suggestion pour le bien commun d'Empuriabrava sera bienvenue.

Vous pouvez nous écrire à : info@empuriabrava.eu ; pour plus d'information : www.empuriabrava.eu

Copyright photos : Photo couverture Empuriabrava avec l'aimable autorisation de Santi Font, le reste Stockbroker et Kiya de 123 RF Stock Photo et archives.