

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE NOUVELLE-CALEDONIE**

N° 2100050

SARL COMPAGNIE MARITIME DES ILES

**M. Benoît Briquet
Rapporteur**

**Mme Nathalie Peuvrel
Rapporteuse publique**

**Audience du 15 juillet 2021
Décision du 30 juillet 2021**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

**Le Tribunal administratif
de Nouvelle-Calédonie**

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 19 février et le 17 juin 2021, la société à responsabilité limitée (SARL) Compagnie maritime des îles, représentée par Me Charlier, demande au tribunal, dans le dernier état de ses écritures :

1°) de condamner la Nouvelle-Calédonie à lui verser une somme de 466 253 948 francs CFP en réparation des préjudices subis du fait de l'absence fautive de contrôle du navire DL Scorpio utilisé par la SAS Transweb afin d'assurer l'approvisionnement en hydrocarbures des îles Loyauté pour le compte de la Société des services pétroliers ;

2°) de mettre respectivement à la charge de la Nouvelle-Calédonie et de la société Transweb une somme de 400 000 francs CFP à verser par chacune d'entre elles, sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- le navire DL Scorpio, qui est utilisé par la SAS Transweb afin d'assurer l'approvisionnement en hydrocarbures des îles Loyauté pour le compte de la Société des services pétroliers, navigue de manière irrégulière dans les eaux territoriales calédoniennes depuis l'expiration, le 1^{er} juillet 2017, de l'agrément spécial du 28 août 2014 qui lui avait accordé le bénéfice de la francisation provisoire pour une durée de trois ans à compter du 1^{er} juillet 2014 ;
- une telle irrégularité, de nature à entraîner l'éviction de la SAS Transweb et à lui permettre de se voir à nouveau confier le transport des hydrocarbures vers les îles Loyauté par la Société des services pétroliers, aurait été révélée si un contrôle du navire DL Scorpio avait été

opéré par la Nouvelle-Calédonie dans le cadre de la compétence qui lui est dévolue en matière de police de circulation maritime ;

- or, la Nouvelle-Calédonie n'a depuis plusieurs années assuré aucun contrôle à l'égard de ce navire ;

- en résulte pour elle une perte de chance de 50 % de réaliser le chiffre d'affaires afférent aux prestations de transport d'hydrocarbures vers les îles Loyauté, qu'elle assurait par le passé et qu'elle pourrait reprendre si la SAS Transweb était écartée par la Société des services pétroliers ;

- aucune des pièces produites par la société Transweb ne permet de considérer que le navire DL Scorpio navigue de manière régulière, au moins pour les périodes allant du 1^{er} juillet 2016 au 1^{er} juillet 2019 et du 1^{er} juillet 2020 jusqu'à aujourd'hui ;

- les conclusions tendant à sa condamnation pour procédure abusive présentées par la société Transweb sont irrecevables en tant qu'elles se rattachent à l'article R. 741-12 du code de justice administrative, et ne ressortiraient pas de la compétence des juridictions de l'ordre administratif si elles étaient analysées comme des conclusions indemnitaires à part entière.

Par un mémoire en défense, enregistré le 8 juin 2021, la Nouvelle-Calédonie conclut au rejet de la requête de la SARL Compagnie maritime des îles.

Elle soutient qu'elle n'est pas compétente en matière de francisation des navires et n'a en tout état de cause commis aucune faute en l'espèce.

Par des mémoires en défense, enregistré le 26 mai et le 29 juin 2021, la société par actions simplifiée Transwebhuihoone (SAS Transweb), représentée par la SELARL Lexnea, conclut au rejet de la requête de la SARL Compagnie maritime des îles, à la condamnation de cette dernière à lui verser une somme de 600 000 francs CFP à titre de dommages et intérêts pour recours abusif ou, à tout le moins, à l'infliction d'une amende sur le fondement de l'article R. 741-12 du code de justice administrative, et à ce qu'une somme de 600 000 francs CFP soit mise à sa charge au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- son navire, le DL Scorpio, a toujours été en situation régulière ;

- la perte, par la SARL Compagnie maritime des îles, de son activité de transport des hydrocarbures vers les îles Loyauté ne résulte que de son incapacité à accomplir correctement sa mission ;

- la requête de la SARL Compagnie maritime des îles, qui a pour seul but d'essayer de porter atteinte à son image et à sa notoriété, est manifestement abusive.

Un mémoire, présenté par la SAS Transweb, a été enregistré le 12 juillet 2021, après la clôture de l'instruction, et n'a pas été communiqué.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- la loi organique n° 99-209 et la loi n° 99-210 du 19 mars 1999 ;

- la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 ;

- la loi du pays n° 2009-10 du 28 décembre 2009 ;

- le décret du 29 octobre 1913 réservant, sauf certaines exceptions, au pavillon français la navigation de port en port en Nouvelle-Calédonie et dépendances ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique du 15 juillet 2021 :

- le rapport de M. Briquet, premier conseiller,
- les conclusions de Mme Peuvrel, rapporteure publique,
- et les observations de Me Cuenot substituant Me Charlier avocate de la SARL Compagnie maritime des îles et de Mme Guiomard représentant le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

Considérant ce qui suit :

1. La SARL Compagnie maritime des îles, qui assurait avec une société tierce le transport des hydrocarbures vers les îles Loyauté par le biais d'un contrat d'affrètement conclu avec la Société des services pétroliers, a été supplantée à compter du mois d'août 2014 par la SAS Transweb, désormais seule chargée par la Société des services pétroliers de l'approvisionnement en hydrocarbures de ces îles. Estimant que le navire qui est utilisé à cet effet par la SAS Transweb, le DL Scorpio, navigue de manière irrégulière dans les eaux territoriales calédoniennes depuis l'expiration, le 1^{er} juillet 2017, de l'agrément spécial du 28 août 2014 qui lui avait accordé le bénéfice de la francisation provisoire pour une durée de trois ans à compter du 1^{er} juillet 2014, et considérant que cette irrégularité, de nature selon elle à entraîner l'éviction de la SAS Transweb du contrat qui la lie à la Société des services pétroliers et à lui permettre de se voir à nouveau confier par cette dernière société le transport des hydrocarbures vers les îles Loyauté, aurait été révélée si un contrôle du navire DL Scorpio avait été opéré par la Nouvelle-Calédonie dans le cadre de la compétence qui lui est dévolue en matière de police de circulation maritime, la SARL Compagnie maritime des îles demande au tribunal de condamner la Nouvelle-Calédonie à lui verser une somme de 466 253 948 francs CFP en réparation du préjudice lié à la perte de chance de réaliser le chiffre d'affaires afférent aux prestations de transport susmentionnées qu'elle estime imputable à l'absence de contrôle du navire DL Scorpio par les services de la collectivité.

Sur les conclusions à fin d'indemnisation présentées par la SARL Compagnie maritime des îles :

2. Aux termes de l'article 21 de la loi organique du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie : « (...) / III.- *L'Etat exerce (...) jusqu'à leur transfert à la Nouvelle-Calédonie, dans les conditions prévues à l'article 26, les compétences suivantes : / (...) / 1° bis Police et sécurité de la circulation maritime s'effectuant entre tous points de la Nouvelle-Calédonie ; sauvegarde de la vie en mer dans les eaux territoriales ; / (...).* ». L'article 1^{er} de la loi du pays n° 2009-10 du 28 décembre 2009 relative au transfert à la Nouvelle-Calédonie des compétences de l'Etat en matière de police et sécurité de la circulation maritime s'effectuant entre tous points de la Nouvelle-Calédonie, et de sauvegarde de la vie humaine en mer dans les eaux territoriales, dispose que : « *La Nouvelle-Calédonie exerce, à compter de la date de leur transfert effectif fixée à l'article 6 de la présente loi du pays, les compétences prévues au 1° bis du III de l'article 21 de la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie. / Pour la mise en œuvre du transfert, le terme de « circulation maritime » comprend la notion de*

« navigation maritime ». Les eaux territoriales comprennent les eaux intérieures. / Dans ce cadre, et dans le respect de la répartition des compétences entre l'Etat, la Nouvelle-Calédonie, les provinces et les communes prévue par la loi organique précitée, la Nouvelle-Calédonie est en charge de : / - la police et la réglementation de la circulation maritime dans les eaux territoriales ; / - la sécurité de la navigation dans les eaux territoriales ; / - la réglementation de la sécurité des navires et l'inspection des navires qui sont immatriculés en Nouvelle-Calédonie et qui effectuent une navigation entre tous points de la Nouvelle-Calédonie ; / - la sauvegarde de la vie humaine en mer dans les eaux territoriales. ». Aux termes de l'article 6 de cette loi : « Le transfert des compétences prévues au 1° bis du III de l'article 21 de la loi organique précitée prend effet selon l'échéancier suivant : / - la sécurité de la navigation dans les eaux territoriales, qui comprend l'hydrographie et la signalisation maritime, est transférée le 1^{er} janvier 2011 ; / - la police et la réglementation de la circulation maritime dans les eaux territoriales, la réglementation de la sécurité des navires et l'inspection des navires, ainsi que la sauvegarde de la vie humaine en mer dans les eaux territoriales sont transférées le 1^{er} juillet 2011. ».

3. Aux termes de l'article 1^{er} du décret du 29 octobre 1913 réservant, sauf certaines exceptions, au pavillon français la navigation de port en port en Nouvelle-Calédonie et dépendances : « La navigation d'un port à un autre de la Nouvelle-Calédonie et Dépendances est réservée au Pavillon national, sauf les exceptions prévues ci-après. ». L'article 2 de ce décret dispose que : « Les navires étrangers de provenance extérieure peuvent être autorisés à se rendre sur différents points de la côte pour y effectuer leurs opérations dans les conditions fixées par arrêté du Gouverneur, en Conseil privé. ».

4. Aux termes de l'article 2 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer : « La francisation confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y rattachent. / Cette opération administrative est constatée par l'acte de francisation. ». L'article 4 de la même loi dispose que : « Tout navire francisé qui prend la mer doit avoir à son bord son acte de francisation. ».

5. Il appartient, à la personne qui s'estime victime d'une abstention fautive de la part d'une personne publique dans le cadre des missions d'inspection et de contrôle qui lui sont dévolues, d'établir l'existence d'un lien de causalité direct et certain entre cette abstention et le préjudice dont elle se prévaut.

6. Il résulte de l'instruction que la perte de chiffre d'affaires dont se prévaut la SARL Compagnie maritime des îles trouve son origine directe, non dans une quelconque carence fautive de la collectivité dans le cadre de ses missions d'inspection et de contrôle des navires, mais dans la décision de son co-contractant, la Société des services pétroliers, de ne plus faire appel à ses services pour assurer l'approvisionnement en hydrocarbures des îles Loyauté et de recourir depuis 2014 à un autre prestataire, la SAS Transweb. Il résulte également de l'instruction que la carence invoquée par la société requérante est postérieure à la cessation de ses relations contractuelles avec la Société des services pétroliers et ne saurait, par suite, être à l'origine de la décision de cette dernière société de faire appel à un autre prestataire que la société requérante. Par ailleurs, il ne résulte pas de l'instruction qu'une éventuelle irrégularité en matière de francisation du navire utilisé par la SAS Transweb conduirait nécessairement à une cessation des relations contractuelles entre cette société et la Société des services pétroliers, compte-tenu, non seulement de l'absence de caractère absolu du monopole de navigation attribué aux bâtiments battant pavillon français, lequel peut aux termes du décret du 29 octobre 1913 faire l'objet de dérogations, mais surtout, de la possibilité toujours existante de régulariser pour l'avenir la situation du bateau en infraction, voire même éventuellement de recourir à un autre navire satisfaisant à l'ensemble des obligations légales. Dans ces conditions, à supposer même

que le navire DL Scorpio utilisé par la SAS Transweb n'ait pas bénéficié d'un acte de francisation valide pour tout ou partie de la période en litige et qu'une carence puisse être retenue à l'encontre de la Nouvelle-Calédonie en raison d'une absence d'inspection pendant un délai anormalement long, le lien de causalité direct et certain entre la faute qui aurait été ainsi commise et le manque à gagner invoqué par la société requérante ne saurait être regardé comme établi. Par suite, la SARL Compagnie maritime des îles n'est pas fondée à demander que la Nouvelle-Calédonie soit condamnée à lui verser une somme de 466 253 948 francs CFP.

Sur les conclusions reconventionnelles pour procédure abusive et sur celles tendant à l'application de l'article R. 741-12 du code de justice administrative :

7. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions reconventionnelles de la SAS Transweb tendant, à titre principal, à ce que la SARL Compagnie maritime des îles soit condamnée à lui payer la somme de 600 000 francs CFP à titre de dommages et intérêts pour recours abusif.

8. Aux termes de l'article R. 741-12 du code de justice administrative : « *Le juge peut infliger à l'auteur d'une requête qu'il estime abusive une amende dont le montant ne peut excéder 10 000 euros.* ». La faculté prévue par ces dispositions constituant un pouvoir propre du juge, les conclusions de la SAS Transweb tendant, à titre subsidiaire, à ce que la SARL Compagnie maritime soit condamnée à une telle amende ne sont pas recevables.

Sur les conclusions tendant à l'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

9. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce qu'une somme soit mise, à ce titre, à la charge de la Nouvelle-Calédonie et de la SAS Transweb, qui ne sont pas, dans la présente instance, les parties perdantes. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de la SARL Compagnie maritime des îles la somme demandée au titre des mêmes dispositions par la SAS Transweb.

D E C I D E :

Article 1er : La requête de la SARL Compagnie maritime des îles est rejetée.

Article 2 : Les conclusions de la SAS Transweb tendant à la condamnation de la SARL Compagnie maritime des îles pour procédure abusive et celles tendant à l'application des articles R. 741-12 et L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.