

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE NOUVELLE-CALEDONIE**

N° 2100053

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, enregistrée le 24 février 2021, la société à responsabilité limitée (SARL) Compagnie maritime des îles, représentée par Me Charlier, demande au tribunal :

1°) de condamner l'Etat 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 à la charge de l'Etat une somme de 400 000 francs CFP, 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 l'Etat dans le cadre de la compétence qui lui est dévolue en matière de statut des navires ;

- or, l'Etat 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.

Par un mémoire en défense, enregistré le 9 juillet 2021, le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie conclut au rejet de la requête de la SARL Compagnie maritime des îles.

Il soutient que :

- le navire DL Scorpio, dont la francisation provisoire a été renouvelée en 2016 et 2018 et qui a bénéficié d'une francisation définitive en 2020, a toujours navigué de manière régulière dans les eaux territoriales calédoniennes ;

- en tout état de cause, il n'est pas certain que la SARL Compagnie maritime des îles, qui n'assurait pas seule le transport des hydrocarbures vers les îles Loyauté avant le mois d'août 2014, serait l'entreprise choisie par la société des services pétroliers en cas de défaillance de la SAS Transweb.

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 ;
- 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 avocat de la SARL Compagnie maritime des îles et de Mme Vité représentant le haut-commissaire de la République en 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 l'Etat dans le cadre de la compétence qui lui est dévolue en matière de statut des navires, la SARL Compagnie maritime des îles demande au tribunal de condamner l'Etat 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 l'Etat.

Sur les conclusions à fin d'indemnisation :

2. Aux termes de l'article 21 de la loi organique du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie : « I.- L'Etat est compétent dans les matières suivantes : / (...) / 6° Desserte maritime et aérienne entre la Nouvelle-Calédonie et les autres points du territoire de la République ; (...) statut des navires ; (...) / (...). ».

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 l'Etat 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 l'Etat en raison d'une absence de contrôle pendant un délai anormalement long, le lien de causalité direct et certain entre la faute 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 l'Etat soit condamné à lui verser à lui verser une somme de 466 253 948 francs CFP.

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

7. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que une somme soit mise, à ce titre, à la charge de l'Etat, qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante.

D E C I D E :

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