

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE NOUVELLE-CALÉDONIE**

N° 08196

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**SARL COMPAGNIE MARITIME DES ILES
(CMI)**

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

M. Bichet
Rapporteur

M. Briseul
Commissaire du gouvernement

Le Tribunal administratif
de Nouvelle-Calédonie

Audience du 6 novembre 2008
Lecture du 20 novembre 2008

Vu la requête, enregistrée le 10 juin 2008, présentée pour la SARL COMPAGNIE MARITIME DES ILES (CMI) ; par la SELARL cabinet d'avocat Xavier Lombardo ; la SARL COMPAGNIE MARITIME DES ILES demande au tribunal :

- d'annuler l'arrêté du haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie du 19 février 2008 portant dérogation au monopole du pavillon ;
- de condamner l'Etat à lui payer la somme de 300 000 F. CFP au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

Par les moyens que :

- seule la Nouvelle-Calédonie est compétente en matière de desserte maritime d'intérêt territorial en vertu de l'article 22 de la loi organique ; le haut-commissaire n'était donc pas compétent pour accorder une dérogation au monopole de pavillon instituée par le décret de 1913 ;
- des navires, tel que le Havanah, battant pavillon national, pouvaient assurer le service ; la décision est donc entachée d'une erreur manifeste d'appréciation ;

Vu, enregistré le 12 août 2008, le mémoire présenté par le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie qui conclut à ce que le tribunal saisisse le Conseil d'Etat en vertu de l'article L. 113-1 du code de justice administrative ;

Le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie fait valoir que :

il résulte du rapport de présentation au Président de la République du décret du 29 octobre 1913 que la possibilité de déroger au principe du monopole de navigation d'un port à un autre de la Nouvelle-Calédonie au pavillon national était souhaitable dans l'intérêt du commerce et des finances de la colonie, cette dérogation s'accompagnant du versement d'un droit spécial de navigation ; cette prérogative relève de considérations touchant à un pouvoir régalién de l'Etat, celui de déterminer les règles applicables aux navires autorisés à « battre son pavillon » comme éventuellement, celles selon lesquelles il peut être dérogé à cette obligation du monopole du pavillon national ; cette question présente un lien étroit avec la réglementation applicable au statut des navires telle qu'elle a été fixée par la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, et reprise par l'article 217 du code des douanes qui dispose que « la francisation confère au navire le droit déporter le pavillon de la République avec les avantages qui s'y rattachent » ; l'octroi du pavillon national est donc un élément indissociable de l'opération de francisation laquelle constitue un attribut essentiel du statut des navires ; l'Etat est donc bien compétent pour réglementer la navigation des navires sur l'ensemble du territoire national et y compris dans les eaux territoriales de la Nouvelle-Calédonie ; toutefois, en raison de la difficulté soulevée par cette question qui touche à la répartition des compétences, et qui est susceptible de se présenter dans de nombreux dossiers, il paraît souhaitable de soumettre ladite question au Conseil d'Etat en vertu de l'article L. 113-1 du code de justice administrative ;

l'autorisation critiquée a été délivrée, à titre temporaire et précaire, à un pétrolier battant pavillon étranger en raison de l'absence de pétrolier français adapté, et de la nécessité d'assurer l'approvisionnement en carburant des Iles Loyauté ; contrairement aux écrits de la société requérante, la CMI n'est pas en mesure d'assurer régulièrement et en toute sécurité cet approvisionnement depuis le naufrage de son navire, le Saint-Vincent en septembre 2006 ; l'Etat a dû délivrer des dérogations au monopole du pavillon au navire « Grete Theresa » battant pavillon de Singapour à de très nombreuses reprises depuis cette date, car le navire « Havannah » dont dispose la requérante n'est pas un navire citerne (cf. jugement du tribunal administratif de Nouvelle-Calédonie 0300248 du 30 décembre 2003), mais un navire roulier mixte accueillant du fret conventionnel et roulant, ainsi que des passagers ; si depuis septembre 2006, la CMI effectue une partie de la desserte en hydrocarbures avec ce navire embarquant alors des camions citernes ou utilisant ses propres réservoirs pour transporter ces hydrocarbures, ne présente pas les garanties d'efficacité et surtout de sécurité d'un navire citerne ; l'embarquement des camions est subordonné à une dérogation accordée par le chef du service des affaires maritimes, et implique des mesures de ségrégation rigoureuses vis-à-vis des autres marchandises transportées ; cette dérogation n'est accordée au Havannah que pour les périodes d'indisponibilité du pétrolier dérogataire, et à titre précaire ; la société requérante ne peut donc s'en prévaloir ; la décision attaquée n'est pas entachée d'une erreur manifeste d'appréciation ;

Vu, enregistré le 22 septembre 2008, le mémoire présenté par le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie qui conclut aux mêmes fins que ses écritures précédentes, par les mêmes moyens et en faisant valoir en outre que si le tribunal a jugé que l'institution du monopole de navigation au pavillon national institué par le décret de 1913, ainsi que les dérogations à ce monopole relevaient de la compétence de la Nouvelle-Calédonie, ce motif n'est pas revêtu de l'autorité de la chose jugée, et n'a été confirmé ni par la cour administrative d'appel ni par le Conseil d'Etat ;

Vu, enregistré le 31 octobre 2008, le mémoire présenté pour la CMI qui conclut aux mêmes fins que ses écritures précédentes par les mêmes moyens, et en faisant valoir en outre

qu'il n'existe pas de difficultés d'interprétation de la loi organique ; le décret de 1913 ne répond nullement à des considérations de police ou de sécurité de navigation ou au statut des navires, mais à des objectifs de protection commerciale des sociétés françaises ;

Vu, enregistré le 31 octobre 2008, le mémoire présenté pour la société Stiles qui conclut au rejet de la requête et à la condamnation de la CMI à lui payer la somme de 400 000 F.CFP au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ; la Stiles fait valoir que :

les articles 167 et 168 du code des douanes de Nouvelle-Calédonie contreviennent aux dispositions des articles 8 et 9 de la loi référendaire du 9 novembre 1988, car la Nouvelle-Calédonie n'était pas compétente en matière de francisation et de desserte maritime ;

le décret du 29 octobre 1913 est contraire au principe de non discrimination entre Etats membres de la CEE ; les transports maritimes font incontestablement partie des prestations de service soumises au principe de non discrimination ; la CMI ne saurait donc invoquer ce texte à l'appui de son recours ;

la décision de déroger à une obligation de nationalité concerne le statut du navire ;

la requérante ne justifie pas avoir desservi la commune de Wé entre le 25 janvier et le 7 mars 2008, ni postérieurement au 14 mars 2008 ; il était donc indispensable de trouver une solution alternative ; le Havannah a été immobilisé plusieurs fois par des pannes et des raisons de carénage ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu la loi organique n° 99-209 et la loi n° 99-210 du 19 mars 1999, relatives à la Nouvelle-Calédonie ;

Vu le décret du 29 octobre 1913 réservant, sauf certaines exceptions, au pavillon français la navigation de port en port en Nouvelle-Calédonie et dépendances, ensemble son rapport de présentation au Président de la République ;

Vu la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, ensemble le décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 ;

Vu le code de justice administrative dans sa version applicable en Nouvelle-Calédonie ;

Les parties ayant été régulièrement averties du jour de l'audience ;

Après avoir entendu au cours de l'audience du 6 novembre 2008 :

- le rapport de M. Bichet, premier conseiller,

- les observations de Me Lombardo, avocat de la CMI, de Me De Greslan, avocat de la société Stiles SARL et de M. Latouche, représentant l'Etat ;

- et les conclusions de M. Briseul, commissaire du gouvernement ;

Considérant, d'une part, que le décret du 29 octobre 1913 susvisé dispose en son article 1er que : « La navigation d'un port à un autre de la Nouvelle-Calédonie ... est réservée au

pavillon national, sauf les exceptions prévues ci-après. », et en son article 2 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. » ;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 21 de la loi organique du 19 mars 1999 susvisée : « l'Etat est compétent dans les matières suivantes : 6° Desserte maritime ... entre la Nouvelle-Calédonie et les autres points du territoire de la république ; ... statut des navires ... ; (...) III. L'Etat exerce également jusqu'à leur transfert à la Nouvelle-Calédonie ... les compétences suivantes : 1° police et sécurité en matière de ...circulation maritime dans les eaux territoriales » ; que l'article 22 de la même loi dispose : « La Nouvelle-Calédonie est compétente dans les matières suivantes : 8° Desserte maritime d'intérêt territorial ; immatriculation des navires » ;

Considérant que pour demander l'annulation de l'arrêté du 19 février 2008 par lequel le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie a autorisé le navire citerne « Grete Theresa », battant pavillon de Singapour, à assurer l'approvisionnement en hydrocarbures du dépôt de Wé, à Lifou, au départ de Nouméa, durant la période allant du 1er mars 2008 au 30 septembre 2008, la CMI soutient que l'institution, par le décret susvisé du 29 octobre 1913, d'un monopole de navigation au pavillon national d'un port à un autre de la Nouvelle-Calédonie, ainsi que les dérogations qui peuvent lui être apportées, relève des attributions de la Nouvelle-Calédonie, et des ses autorités, compétentes en matière de desserte maritime d'intérêt territorial en vertu du 8° précité de l'article 22 de la loi organique susvisée ; que l'Etat affirme quant à lui que l'institution de ce monopole de navigation touche à un pouvoir régalien de l'Etat, celui de déterminer les règles applicables aux navires autorisés à « battre son pavillon », pouvoir qui présenterait un lien étroit avec la réglementation applicable au statut des navires ;

Considérant que la solution du litige dépend de la question de savoir qui, de l'Etat ou de la Nouvelle-Calédonie, est compétent pour accorder une dérogation au monopole de navigation au pavillon national institué par le décret précité ; que cette question de droit, qui est susceptible de se poser dans de nombreux litiges et qui porte sur la répartition des compétences entre l'Etat et la Nouvelle-Calédonie, est nouvelle et présente une difficulté sérieuse ; qu'ainsi, il y a lieu, par application de l'article L.113-1 du code de justice administrative, de renvoyer la solution de cette question au Conseil d'Etat ;

D E C I D E :

Article 1er : Le dossier de la requête de la SARL COMPAGNIE MARITIME DES ILES est transmis au Conseil d'Etat pour examen de la question de droit définie dans les motifs du présent jugement.

Article 2 : Il est sursis à statuer sur la requête de la SARL COMPAGNIE MARITIME DES ILES jusqu'à l'avis du Conseil d'Etat ou, à défaut, jusqu'à l'expiration du délai de trois mois à compter de la transmission du dossier prévue ci-dessus.

Article 3 : Tous droits et moyens des parties sur lesquels il n'est pas expressément statué par le présent jugement restent réservés jusqu'en fin d'instance.