

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE NOUVELLE-CALÉDONIE**

N° 09381

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SOCIETE ZURICH AUSTRALIAN
INSURANCE LIMITED
SOCIETE ASSOCIATED MARINE INSURERS
AGENTS PTY LTD

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS,

M. Bichet
Rapporteur

Le Tribunal administratif
de Nouvelle-Calédonie

M. Briseul
Rapporteur public

Audience du 23 septembre 2010
Lecture du 14 octobre 2010

Vu la requête, enregistrée le 24 décembre 2009, présentée pour la SOCIETE ZURICH AUSTRALIAN INSURANCE LIMITED, dont le siège est (...) et pour la SOCIETE ASSOCIATED MARINE INSURERS AGENTS PTY LTD, dont le siège est (...), par la SELARL Reuter - De Raissac ; les sociétés « ZURICH AUSTRALIAN INSURANCE LIMITED » et « ASSOCIATED MARINE INSURERS AGENTS PTY LTD » demandent au tribunal de :

- condamner l'Etat à leur verser la somme de 120 000 000 F CFP sauf à parfaire, en réparation du préjudice subi en raison de la perte totale du navire Konemu survenue à la suite d'une mesure de réquisition du commandant de la zone maritime de Nouvelle Calédonie, à titre principal sur le fondement de la responsabilité pour faute, à titre subsidiaire sur celui de la responsabilité sans faute, outre intérêts au taux légal à compter du 14 septembre 2006, et capitalisation des intérêts pour chaque année entière d'intérêts échus en application des principes de l'article 1154 du Code civil ;

- condamner l'Etat à leur payer la somme de 660 000 F CFP en vertu de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

par les moyens :

- à titre principal, sur la responsabilité pour faute de l'Etat : les fautes suivantes commises par les autorités françaises sont de nature à engager la responsabilité de l'Etat :
 - manquement de l'administration dans le choix du navire objet de la réquisition, le pétrolier Konemu n'est pas un navire manœuvrant et n'est absolument pas adapté à ce type d'opération ainsi que l'a relevé le BEA dans son rapport d'expertise;
 - défaut d'organisation du service de sauvetage en mer en Nouvelle - Calédonie ;
 - retard dans la mise en oeuvre des secours pour porter assistance au Konemu ;

- à titre subsidaire, sur la responsabilité sans faute de l'Etat : en notifiant un ordre de réquisition du navire Konemu appartenant à la compagnie maritime des transports pétroliers (Cmtp), le commandant de la zone maritime de Nouvelle-Calédonie s'est assuré la collaboration de cette dernière dans l'exécution d'un service public dont l'État français avait la charge ; dès lors, les sociétés requérantes, subrogées dans les droits de la Cmtp qu'elles ont indemnisée de la perte du Konemu, peuvent rechercher la responsabilité de l'Etat sur ce fondement ;

- les requérantes demandent que le tribunal condamne l'État à les indemniser de leur entier préjudice ; celui-ci est calculé par référence au montant que les requérantes ont dû verser en raison de la perte totale du navire Konemu assuré pour une valeur de 120 000 000 F CFP ;

Vu, enregistré le 4 juin 2010, le mémoire complémentaire présenté pour les sociétés « ZURICH AUSTRALIAN INSURANCE LIMITED » et « ASSOCIATED MARINE INSURERS AGENTS PTY LTD » qui concluent aux mêmes fins que leur requête, par les mêmes moyens, et en faisant valoir en outre que :

- ce recours est fondé sur les dispositions de loi n° 87-565 du 22 juillet 1987, celle-là même qui sert de visa à l'ordre de réquisition qui a été notifié au capitaine du Konemu ; la juridiction administrative a compétence en cette matière ;

- **la responsabilité de plein droit de l'Etat** ; la loi n° 87-565 du 27 juillet 1987 précitée a instauré un régime légal d'indemnisation des personnes réquisitionnées dans le cadre d'une opération de secours ; l'article 11 de ce texte énonce, en effet, dans son premier paragraphe « Les dépenses directement imputables aux opérations engagées par l'État, les collectivités territoriales et les établissements publics ainsi que les charges supportées par les personnes privées sont remboursées par la collectivité publique qui a bénéficié des secours » ; dans le cas d'espèce, contrairement à ce qu'indique par erreur l'ordre de réquisition, la collectivité publique bénéficiaire n'est pas la SARL Tuna pêche, personne morale de droit privé propriétaire du Tehoro III, mais bien l'Etat, à qui incombe la sauvegarde du « maintien de l'ordre public, la sécurité des personnes et des biens » en application des dispositions de l'article 1er du décret du 25 mai 1979 précité ;

- **la responsabilité pour faute de l'Etat** : si la responsabilité de l'Etat ne pouvait être engagée de plein droit, il faudrait constater que l'administration a commis plusieurs fautes de nature à engager sa responsabilité :

- manquement de l'administration à ses obligations en matière d'organisation du secours et du sauvetage des personnes en mer en Nouvelle-Calédonie : l'article 2.3.3 de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime faite à Hambourg le 27 avril 1979 et publiée par le décret n° 85-580 du 5 juin 1985 prévoit que tout centre de coordination de sauvetage doit disposer de moyens suffisants pour recevoir les communications de détresse et pour communiquer avec les unités de sauvetage ; or, en l'espèce, selon le rapport d'enquête technique du BEA mer sur les échouements des navires Tehoro III et Konemu, le MRCC de Nouméa est « sans moyens de veille dédiés sauf pour la rade de Nouméa » ; autrement dit, il ne peut recevoir de communications de détresse ; au moment des faits, en l'absence de convention déléguant la fonction de veille à la station côtière, l'Etat était juridiquement tenu d'assurer cette fonction ; le rapport du BEA met également en lumière les problèmes structurels de communication avec les unités de sauvetage qui ont empêché le MRCC de remplir sa mission de coordination des secours ; le territoire de Nouvelle-Calédonie est dépourvu d'une couverture totale en VHF ; L'absence d'équipements de radiocommunications adéquats a entraîné de graves problèmes de liaison entre navires et hélicoptère ; le BEA en conclut que le MRCC de Nouméa, malgré sa dénomination n'est pas un véritable centre de coordination de sauvetage en mer au sens de la réglementation applicable en matière de sauvetage en

- mer ; ce problème structurel d'organisation du sauvetage en mer en Nouvelle-Calédonie a, bien entendu, perturbé l'organisation des secours du Konemu qui n'ont pu être mis en œuvre que très tardivement ;
- l'article 2.4.1. de la convention de Hambourg précitée fait également obligation aux autorités maritimes de désigner des unités de sauvetage dotées d'un matériel approprié pour l'exécution rapide des opérations de sauvetage et de moyens rapides et sûrs de communications avec les autres unités ; cette obligation est totalement méconnue en Nouvelle-Calédonie ; le BEA a relevé l'absence d'une convention entre l'Etat et la société de remorquage «prévoyant les modalités d'un délai minimum d'appareillage du remorqueur armé pour une assistance hors du lagon de Nouméa » ; l'existence de ce type de convention aurait permis le concours rapide d'une unité de sauvetage appropriée sur zone en lieu et place du pétrolier Konemu ;
 - un seul hélicoptère Puma de l'Armée de l'air a été mobilisé ; lequel n'était pas apte, car non équipé en VHF marine ; il ne pouvait effectuer des treuillages de nuit ;
 - ces manquements à la réglementation applicable en matière de sauvetage en mer révèlent un défaut d'organisation du service de nature à engager la responsabilité de l'Etat pour faute ;
 - retard dans la mise en œuvre des secours : le Tamanou a appareillé avec plus de 4h00 de retard sur l'horaire prévu ; ce retard a contribué à l'aggravation des avaries du Konemu ; Si ce dernier avait pu être secouru plus tôt, il n'aurait, très probablement, pas été déclaré en perte totale ; ce retard est constitutif d'une faute de nature à engager la responsabilité de l'Etat ;
 - **à titre très subsidiaire**, sur la responsabilité sans faute de l'Etat : en notifiant un ordre de réquisition, l'Etat s'est assuré la collaboration de la société dans l'exécution d'un service public dont il avait la charge en application des dispositions de l'article 4 du décret n° 88-531 du 2 mai 1988 portant organisation de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ; les requérantes, subrogées dans les droits de la Cmtp qui a été indemnisée de la perte du Konemu peuvent rechercher la responsabilité de l'Etat sur ce fondement ; les deux conditions sont remplies : intervention dans le cadre d'une mission de service public ; dans un arrêt très récent, Le Conseil d'Etat a rappelé que la sauvegarde des biens et des personnes en mer relève d'une mission de service public ; et intervention justifiée : l'ordre de réquisition suffit à établir l'existence d'un lien de collaboration effectif selon une jurisprudence constante de la Haute juridiction ;
 - **le préjudice** est direct ; le navire Konemu, en parfait état de navigabilité, a été déclaré en perte totale à la suite des opérations de sauvetage du Tehoro III menées sur réquisition des autorités maritimes ; la circonstance qu'une action en responsabilité serait également ouverte à l'encontre de l'armateur du Tehoro III ne fait pas obstacle à la présente action indemnitaire à l'encontre de l'Etat ;

Vu, enregistré le 7 juin 2010, le mémoire présenté par le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie qui conclut au rejet de la requête, en faisant valoir que :

- à titre de fins de non-recevoir : à peine d'irrecevabilité de leur demande, les sociétés requérantes devront justifier de leur intérêt à agir par la production de quittances subrogatives ; la requête est sommaire et n'est pas motivée ;

- sur le fond : en ce qui concerne l'ordre de réquisition et le lien de causalité invoqué : alors que le 1er avril 2005 le navire Tehoro III se trouve en difficulté car en panne de propulsion dans le sud du Cap des Pins, contact est pris par l'armateur avec le commandant du Konemu pour lui demander assistance ; le commandant du Konemu en informe son armateur ; dès lors un « contrat d'assistance » se met en place ; le commandant du Konemu, appareille à 16 heures 15, de sa propre initiative, sans aucune intervention de l'Etat, afin de prêter assistance au Tehoro III ; les sociétés requérantes se prévalent, à l'appui de leurs conclusions, de l'intervention d'un ordre

de réquisition ; or, cet ordre est intervenu à 19h24, alors que, ainsi que cela ressort des pièces du dossier, et des constatations des experts, le Konemu est sur site lorsque cet ordre est adressé au commandant et que celui-ci a déjà entrepris des manœuvres afin de venir en aide au Tehoro III ; en conséquence, aucun lien direct de causalité ne peut être établi entre l'acte en cause et l'échouement du Konemu survenu quatre minutes plus tard ;

- en ce qui concerne les fautes commises par le commandant du Konemu qui s'est complètement investi dans la mission d'assistance qui lui incombait ; le rapport du BEA mentionne comme facteurs déterminants dans l'échouement du navire Konemu la surévaluation de ses moyens par le commandant qui a fait une perception erronée de la situation ; l'inadéquation de certaines manœuvres et en tant que facteurs aggravants le manque de puissance du navire, l'utilisation de l'aussière en direct, le croc de largage automatique du canot pneumatique non armé, l'organisation insuffisante des moyens humains et matériels et le plan d'urgence qui répond imparfaitement aux besoins de la situation ; dès lors que le capitaine et l'équipage du Konemu se sont eux-mêmes placés dans cette situation de détresse, la responsabilité de l'État ne saurait être recherchée ;

- la seule responsabilité du commandant du Konemu se trouve engagée en raison des graves imprudences commises ayant conduit à l'échouement du navire dont il avait la responsabilité, ainsi que l'a jugé le tribunal de première instance par jugement précité du 31 mai 2010 en rappelant que « seul le capitaine du Konemu était juge pour interrompre sa mission si la sécurité de son personnel ou de son unité risquait d'être compromise alors que le remorquage engagé était périlleux (...) (et qu'il) a conservé la maîtrise des opérations de sauvetage pour lesquelles il était engagé alors qu'il était le seul à savoir que son navire n'était pas doté d'une force propulsive suffisante lui permettant un remorquage en toute sécurité » ;

- de l'ensemble de ces considérations et constatations il ressort que les dommages subis sont sans relation avec l'ordre de réquisition émis, et que la responsabilité du commandant du Konemu, en raison des fautes professionnelles commises, est seule engagée, exonérant totalement l'Etat ;

Vu, enregistré le 9 juillet 2010, le mémoire présenté pour les sociétés « ZURICH AUSTRALIAN INSURANCE LIMITED » et « ASSOCIATED MARINE INSURERS AGENTS PTY LTD » qui concluent aux mêmes fins que leur requête, par les mêmes moyens, et en faisant valoir en outre que :

- les quittances subrogatives sont produites avec explications ;
- la requête est suffisamment motivée, et y est jointe un mémoire complémentaire copieux ;

- l'ordre de réquisition et le lien de causalité : la chronologie établit les relations entre le commandant du Konemu et Nouméa radio et le Mrcc ; et il aussi établi que ledit commandant n'a pas agi de sa propre initiative mais sur les instructions du Mrcc ; l'ordre de réquisition a été transmis à 19h06, et l'échouage s'est produit à 19h28 ; il est bien évident que, indépendamment de l'ordre de réquisition écrit, le Mrcc a donné sans attendre des instructions pour l'organisation matérielle des secours ;

- les fautes du commandant du Konemu : celui-ci a agi sur ordre de l'Etat pour se détourner et porter assistance au navire Tehoro III ; il était tenu de se conformer à cette réquisition ; il n'est pas responsable des instructions qui lui ont été données ; il a exécuté ces instructions avec les moyens dont il disposait ; l'Etat a laissé ce commandant gérer seul la situation sur place ; l'organisation suffisante des moyens humains et matériels n'est pas la faute de ce commandant ; si son navire s'est échoué c'est bien la conséquence d'un ordre de réquisition inapproprié et des carences graves dans la conduite et la coordination des opérations de sauvetage par l'Etat ;

- le rapport du BEA n'a pas pour objet d'établir des fautes mais d'analyser les circonstances d'un événement pour en tirer les enseignements ; les principales recommandations de ce rapport visent l'organisation de la mission de l'Etat ;
- la responsabilité pour fautes à titre subsidiaire est établie : l'Etat a manqué à ses obligations en matière d'organisation des secours en mer, a pris du retard dans la mise en œuvre des secours, a réquisitionné un navire totalement inadapté et enfin après la réquisition n'a pas été en mesure de communiquer utilement avec ce navire de coordonner les opérations de secours ;

Vu, enregistré le 9 juillet 2010, le mémoire présenté par le haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie qui maintient ses conclusions de rejet, par les mêmes moyens, et en faisant valoir en outre que :

- sur la responsabilité pour fautes : les requérantes n'établissent pas les carences alléguées ; aucun lien de causalité n'est établi avec l'échouement du Konemu ; au contraire l'opération d'assistance aux personnes et aux biens a été conduite avec diligence, efficacité et coordination des moyens de secours publics et privés ; l'envoi de l'hélicoptère a permis l'évacuation des équipages ; les communications ont été améliorées les jours suivants ; les handicaps relevés sont sans incidence sur le bon déroulement des opérations de secours ; le rapport du BEA se borne à faire des recommandations pour l'avenir ; aucun défaut d'organisation du service, aucun manquement dans la mise en œuvre des moyens de secours n'ont contribué à l'échouement du navire et donc ne sont à l'origine directe et certaine du préjudice invoqué ;
- la responsabilité sans faute, au titre des collaborateurs occasionnels, ne peut s'appliquer en cas de faute de la victime ; or l'échouement du Konemu, survenu quatre minutes après l'ordre de réquisition, n'est imputable qu'aux seules fautes de son commandant ;

Vu enregistrés les 5, 6 et 20 août 2010 les mémoires complémentaires produits après clôture de l'instruction pour les sociétés « ZURICH AUSTRALIAN INSURANCE LIMITED » et « ASSOCIATED MARINE INSURERS AGENTS PTY LTD », qui concluent aux mêmes fins de leur requête et d'ailleurs par les mêmes moyens ;

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 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 publique du 23 septembre 2010 :

- le rapport de M. Bichet, premier conseiller ;
- les observations de Me Reuter, avocat des sociétés ZURICH AUSTRALIAN INSURANCE LIMITED et ASSOCIATED MARINE INSURERS AGENTS PTY LTD, et de M. Latouche, représentant l'Etat,
- et les conclusions de M. Briseul, rapporteur public ;

Considérant que le 1^{er} avril 2005, le pétrolier Konemu, affrété par la compagnie maritime des transports pétroliers (Cmtp), s'est échoué en baie de Wahda à Lifou alors qu'il portait assistance au navire Tehoro III, appartenant à la SARL Tuna pêche, et qu'un ordre de réquisition des services de la CMTP avait été émis par le commandant de la marine nationale à Nouméa ; que le pétrolier a été réformé à la suite de cet échouement ; que les sociétés « ZURICH AUSTRALIAN INSURANCE LIMITED » et « ASSOCIATED MARINE INSURERS AGENTS PTY LTD », assureurs subrogés dans les droits de la CMTP, demandent réparation des préjudices subis du fait de la perte de ce navire en se fondant sur la responsabilité de l'Etat de plein droit en vertu de l'article 13 de la loi n° 87-565 du 27 juillet 1987, sur les fautes que l'Etat aurait commises dans l'organisation et la mise en œuvre des secours ainsi que sur la responsabilité sans faute de l'Etat envers les collaborateurs occasionnels du service public ;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur les fins de non-recevoir opposées par l'Etat :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que vers 15h30, le navire de charge Tehoro III s'est trouvé en panne de propulsion à 2,6 milles dans le Sud du Cap des Pins, Ile de Lifou, alors qu'il faisait route de Wé vers Nouméa ; que son armateur, qui était à bord, a contacté, vers 16h, le navire pétrolier Konemu, qui était à quai dans le port de Wé, pour demander son assistance et a informé la station côtière Nouméa Radio, laquelle a transmis ces informations au centre de coordination de sauvetage maritime (Mrcc) ; qu'à 16h04 le message d'urgence rédigé par le Mrcc a été diffusé, ce message étant renouvelé à 17h et diffusé toutes les demi heures ; qu'à 16h07 une liaison téléphonique est établie entre le commandant du Konemu et le Mrcc, lequel demande ensuite au port autonome la mise à disposition d'un remorqueur et fait mettre un hélicoptère Puma en alerte, lequel décollera à 16h54, après que le Mrcc ait demandé le concours de plongeurs pour l'hélicoptère ; qu'à 18h08 l'hélicoptère est au-dessus du Tehoro III que son équipage refuse de quitter ; qu'à 19h05, le Konemu est à proximité du Tehoro III, et fait mettre un canot pneumatique à la mer pour dérouler la remorque, tandis que le Mrcc, relié par le commandant du Konemu demandent, en vain, au Tehoro de mouiller ; qu'à 19h23 le Tehoro III s'échoue, tandis que le second capitaine du Konemu qui était à bord du canot informe son commandant qu'il manque une soixantaine de mètres à l'auSSIÈRE de remorquage ; que le commandant du Konemu, ainsi qu'il ressort de son rapport de mer, aperçoit « alors le récif dans la nuit noire et sans lune », et prévient le Tehoro de son intention de quitter la zone, puis se ravise, car le Tehoro « insiste en me suppliant de rester pour lui passer la remorque sur son arrière. J'accepte de rester dans le but de faire une dernière tentative convaincu à cet instant que des vies humaines sont en danger » ; qu'à 19h28 le commandant du Konemu informe son second qu'il est échoué ;

Considérant, qu'à supposer même que la réquisition ait été adressée par télécopie à la CMTP dès 19h05, il ne résulte pas des termes de celle-ci, même si elle vise, outre la loi précitée du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et la prévention des risques majeurs, l'instruction du 4 mars 2001 du premier ministre relative à la lutte contre la pollution du milieu marin, qu'elle ait eu un autre but que celui qui y est expressément mentionné, à savoir : « déroutement du pétrolier LCT Konemu pour porter assistance au navire Tehoro 3- ½ journée » ; qu'en particulier elle ne prescrit nullement le remorquage de ce navire ; qu'en outre, elle indique expressément que la société requise, la CMTP, conserve la direction de son activité ; que, du reste, il ressort du rapport à la mer du commandant du Konemu, que ce dernier s'est bien estimé libre d'apprécier la situation, puisqu'il indique avoir exprimé son intention de quitter la zone lorsqu'il a pris conscience, au moment de

l'échouement du Tehoro III du danger que son navire courrait lui-même ; qu'enfin il ressort du même rapport à la mer que c'est sur l'insistance du Tehoro III que le commandant du Konemu a décidé de poursuivre ses tentatives de remorquage , et non pas pour éviter une pollution mais pour sauver des vies humaines selon ses déclarations ; que les sociétés requérantes ne sauraient ainsi soutenir que l'échouement trouverait son origine directe et certaine dans l'exécution de l'ordre de réquisition ;

Considérant que si les requérantes, tout en soulignant que le rapport du BEA n'a pas pour objet d'établir des fautes mais d'analyser les circonstances d'un événement pour en tirer des enseignements et formuler des recommandations, notamment en termes d'organisation des secours, font valoir que ledit rapport d'enquête relève des insuffisances dans l'organisation et le fonctionnement des services de secours de l'Etat, elles n'établissent pas que celles-ci seraient à l'origine du naufrage ; qu'en particulier, si l'insuffisante couverture du territoire en VHF a nécessité l'intermédiaire de la station côtière pour assurer les liaisons radio entre le Konemu et le Mrcc, il n'est pas établi que ces liaisons aient été déficientes, ou qu'elles auraient fait radicalement obstacle à la mission de coordination des secours ; que, notamment, le commandant du Konemu a parfaitement entendu la demande du Mrcc adressée au commandant du Tehoro III de mouiller ; qu'il ne soutient pas ne pas avoir pu informer le Mrcc de sa décision de poursuivre ses tentatives de remorquage pour, selon ses dires, sauver des vies humaines, après l'échouement du Tehoro en raison de difficultés de communication ; que si des difficultés de communication sont apparues entre l'hélicoptère, chargé d'évacuer l'équipage du Tehoro, et les navires, ces difficultés n'ont exercé aucune influence sur l'échouement du Konemu ; qu'en particulier, si le commandant du Konemu a déclaré, ainsi qu'il est dit ci-dessus, avoir, sur l'insistance du Tehoro III, poursuivi ses tentatives de remorquage pour sauver la vie des membres de l'équipage du Tehoro III, vie qui n'était pas en danger, ledit équipage avait refusé d'être hélitreuillé à bord de l'hélicoptère ; que, pour le même motif, l'absence d'hélicoptère parfaitement apte au sauvetage en mer n'a non plus exercé aucune incidence sur l'échouement du Konemu ; que, de même, les faibles réserves alléguées de carburant à Lifou pour ravitailler l'hélicoptère n'ont exercé aucune incidence sur l'échouement ; qu'il n'est pas établi que le Mrcc aurait été informé du caractère périlleux de la manœuvre engagée par le Konemu et se serait abstenu de le dissuader ou n'aurait pu communiquer avec lui ; que si un remorqueur n'a pu appareiller de Nouméa qu'à 1h06 le 2 avril, pour parvenir sur place à 12h45, ledit remorqueur n'aurait pu, même en appareillant dès 16h17, lorsque le Mrcc a appelé le port autonome pour cette mise à disposition, arriver sur zone avant le naufrage du Tehoro III ; qu'il n'est pas établi que son arrivée plus rapide sur place après l'échouement du Konemu aurait permis d'éviter que ce navire soit déclaré en perte totale ; qu'enfin, la circonstance que le Mrcc n'assure pas, à la différence des Cross, la combinaison des fonctions de veille, communication et direction des opérations et que, à les supposer établies, des carences existeraient en matière de plans de secours, de prévision des capacités d'expertise, de concertation avec les milieux socioprofessionnels et d'exercices préparatoires, les sociétés requérantes n'établissent pas l'existence d'un lien de causalité direct et certain entre celle-ci et le préjudice qu'elles invoquent ;

Considérant, par contre, qu'il résulte du rapport d'enquête technique versé au dossier que le Konemu, qui manquait de puissance au regard de ses dimensions, n'était pas adapté à une opération de remorquage de nuit sur mer agitée ; que son commandant, qui ne disposait pas d'un plan prévoyant ce genre de situation, a réparti son personnel d'une façon inadaptée, ce qui a eu pour conséquence de le laisser seul à la passerelle, laquelle se caractérise par son manque d'ergonomie, pour assumer et exécuter toutes les tâches de direction des opérations et de contrôle du navire ; qu'en particulier, ainsi que l'a reconnu le commandant lors de son audition par les services de gendarmerie, la décision d'envoyer son second dans le canot pneumatique était inadaptée ; que le remorquage d'une aussière par un canot pneumatique équipé d'un moteur

de 25 CV était lui-même inadapté sur une mer agitée ; qu'enfin, le rapport d'enquête relève que lorsqu'il a finalement tenté de se dégager du récif, le commandant du Konemu a mis la barre toute à gauche et le moteur en avant très lente alors qu'il n'avait pas l'espace de giration nécessaire, et que cette manœuvre, qui n'était pas la seule qui puisse être lancée, est un élément déterminant de l'échouement ; que le préjudice invoqué trouve ainsi son origine dans les seules erreurs et imprudences de son équipage ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que le préjudice dont se prévalent les sociétés requérantes ne trouve son origine directe et certaine ni dans l'exécution de la réquisition de service, et par suite, n'est pas imputable aux opérations engagées par l'Etat, au sens de l'article 13 de la loi n° 87-565 du 27 juillet 1987, laquelle, bien que non applicable en Nouvelle-Calédonie, est visée par ledit ordre de réquisition, ni encore dans les fautes, à supposer celle-ci établies, commises dans l'organisation et la mise en œuvre des secours par les services de l'Etat ;

Considérant, enfin, que si les sociétés requérantes se fondent aussi sur la qualité de collaborateur bénévole du service public en laquelle la CMTP a prêté le concours de son navire, l'échouement du Konemu, dans les circonstances susmentionnées où il est survenu, a pour causes déterminantes l'imprudence et les erreurs d'appréciation commises par son équipage ; que ces faits sont de nature à exonérer l'Etat de toute responsabilité ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que les sociétés « ZURICH AUSTRALIAN INSURANCE LIMITED » et « ASSOCIATED MARINE INSURERS AGENTS PTY LTD » ne sont pas fondées à demander la condamnation de l'Etat à réparer le préjudice qu'elle invoquent ; qu'il y a lieu, par voie de conséquence, de rejeter les conclusions qu'elles présentent au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

D E C I D E :

Article 1^{er} : La requête susvisée des sociétés « ZURICH AUSTRALIAN INSURANCE LIMITED » et « ASSOCIATED MARINE INSURERS AGENTS PTY LTD » est rejetée.