

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE NOUVELLE-CALÉDONIE**

N° 1086

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SOCIETE CALEDONIENNE
DE TRANSPORT PETROLIER

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 26 mars 2010, présentée pour la SOCIETE CALEDONIENNE DE TRANSPORT PETROLIER (SCTP) élisant domicile (...), par Me Lombardo ; la SOCIETE CALEDONIENNE DE TRANSPORT PETROLIER demande au tribunal :

- de condamner l'Etat à lui payer la somme de 108 480 000 F CFP au titre de la période durant laquelle elle a été privée de son activité du fait de la perte du navire Konemu, subsidiairement, ordonner une mesure d'expertise pour évaluer son préjudice ;

- de condamner l'Etat à lui payer la somme de 400 000 F CFP en vertu de l'article L.761-1 du code de justice administrative ;

par les moyens :

- elle a été privée de son navire le Konemu qui lui appartenait et qui avait été affrétée par la CMTP pour le loyer annuel de 13 260 000 FCFP ; c'est donc 8 années de loyer dont elle a été privée soit la somme totale de 108 480 000 FCFP ;

- les carences de l'Etat dans l'organisation de sa mission de secours en mer ont fortement contribué à la survenance du sinistre ; un service comme le Cross n'existait pas, les moyens de communication étaient insuffisants et il n'y avait pas d'hélicoptère apte au sauvetage en mer ;

- ni la loi n° 87-565, ni l'instruction du 4 mars 2002, ne prévoient la possibilité de réquisition de navire dans le cadre de la lutte contre la pollution ; mais l'Etat n'avait pas mis en œuvre les dispositions de l'instruction du premier ministre du 2 avril 2001 ; la décision de réquisition est donc entachée d'illégalité, ainsi qu'au titre des termes employés ; la réquisition vise l'instruction relative à la lutte contre la pollution marine, formulation qui a exercé une contrainte morale sur le commandant du Konemu ; il s'est ainsi livré à des manœuvres n'ayant plus pour seul objet le sauvetage des vies humaines mais visant à dégager le Tehoro III du récif

pour éviter une pollution ; c'est en exécutant cet ordre donné à un pétrolier non manœuvrant qu'il s'est à son tour échoué, alors que des vies n'étaient pas en danger et que le risque de pollution était inexistant ;

- il n'existe ni maquette de plans de secours ni prévision des capacités d'expertise ni concertation avec les milieux socioprofessionnels ni exercices préparatoires ; la faiblesse des réserves de carburant à Lifou équivalent à 3h de vol du Puma sont insuffisants ; l'Etat a donné des ordres incohérents à la société de remorquage ;

Vu, enregistré le 9 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 :

- aucune faute n'est établie en ce qui concerne l'organisation des secours ;
- 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'Etat 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, d'une part, sans relation avec l'ordre de réquisition émis, et que, d'autre part, la responsabilité du commandant du Konemu, en raison des fautes professionnelles commises, est seule engagée, exonérant totalement l'Etat ;

- la société requérante a été indemnisée à hauteur de 120 000 000 de F CFP par ses assureurs ; le lien de causalité avec un comportement fautif ou une décision illégale n'est pas établi ; le préjudice n'est qu'éventuel en ce qui concerne les 8 années ; le contrat d'affrètement n'est pas versé au dossier ;

Vu, enregistré le 13 juillet 2010, le mémoire présenté pour la SOCIETE CALEDONIENNE DE TRANSPORT PETROLIER qui conclut aux mêmes fins que sa requête, par les mêmes moyens, et en faisant valoir en outre que :

- le dispositif de secours n'était pas adapté ni mis à jour ;
- l'ordre de réquisition a été envoyé à 19h05 à la CMTP ; le Mrcc a utilisé la carte IGN au lieu de la carte SHOM qui est utilisée dans la marine marchande ; il s'est rendu compte du caractère périlleux de la manœuvre engagée par le Konemu, pourtant il n'a pas réagi, et au lieu de le dissuader et de lui demander de rester à proximité, il a envoyé un ordre de réquisition alors qu'aucune vie n'était en danger ; sans doute ne pouvait-il entrer en communication avec le commandant ; cet ordre a eu une influence sur le comportement du commandant ; si on devait relever des fautes à la charge du commandant, celles-ci ne sauraient exonérer l'Etat de ses propres fautes et carences ;
- la société a été indemnisée de la perte de son navire mais pas de son préjudice économique ;

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 ;
- et les conclusions de M. Briseul, rapporteur public ;

Considérant que le 1^{er} avril 2005, le pétrolier Konemu, qui lui appartenait et qui avait été 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 la SOCIETE CALEDONIENNE DE TRANSPORT PETROLIER demande réparation des préjudices qu'elle aurait subis du fait de la perte de ce navire en se fondant sur les fautes qu'aurait commises l'Etat dans l'organisation et la mise en œuvre des secours ainsi que sur l'illégalité alléguée de la réquisition de ses services ;

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'ausière 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 la société requérante ne saurait ainsi soutenir que l'échouement trouverait son origine directe et certaine dans l'exécution de l'ordre de réquisition ;

Considérant que si la requérante, 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, fait valoir que ledit rapport d'enquête relève des insuffisances dans l'organisation et le fonctionnement des services de secours de l'Etat, elle n'établit 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, la société requérante n'établit pas l'existence d'un lien de causalité direct et certain entre celle-ci et le préjudice qu'elle invoque ;

Considérant que si la requérante fait valoir que le rapport d'enquête relève des insuffisances dans l'organisation et le fonctionnement des services de secours de l'Etat, elle n'établit 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 réserves 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 01h06 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'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, la société requérante n'établit pas l'existence d'un lien de causalité direct et certain entre celle-ci et le préjudice qu'elle invoque ;

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 prévaut la SOCIETE CALEDONIENNE DE TRANSPORT PETROLIER ne trouve son origine directe et certaine ni dans l'exécution de la réquisition de service, ni à fortiori dans l'illégalité alléguée de cette 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 ; que, dès lors, elle n'est pas fondée à rechercher la condamnation de l'Etat à réparer le préjudice qu'elle invoque lié à la perte du navire Konemu ; qu'il y a lieu, par voie de conséquence, de rejeter les conclusions qu'il présente 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 de la SOCIETE CALEDONIENNE DE TRANSPORT PETROLIER (SCTP) est rejetée.