

Décision du Tribunal administratif n° 2300576 du 17 septembre 2024

Tribunal administratif de Polynésie française

1ère Chambre

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires enregistrés les 12 décembre 2023, 16 février, 15 et 19 avril 2024, la SAS Private Charter Tahiti, représentée par Me Quinquis, demande au tribunal :

1°) d'annuler la décision implicite de rejet de sa demande, reçue le 27 février 2023, tendant à l'obtention des documents de francisation et des titres de navigation des navires Poe Maia 2 immatriculé PY 17726 et Poe Vai immatriculé PY 17727 ;

2°) d'enjoindre au président de la Polynésie française d'instruire sa demande et de lui délivrer les actes de francisation et les titres de navigation actualisés pour les navires Poe Maia 2 immatriculé PY 17726 et Poe Vai immatriculé PY 17727, sous astreinte de 100 000 F CFP par jour de retard passé un délai de huit jours à compter de la notification du jugement à intervenir ;

3°) de mettre à la charge de la Polynésie française une somme de 200 000 F CFP en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- la requête est recevable ; la qualité pour agir de la SAS Private Charter Tahiti via son président et représentant légal, M. A C, est justifiée par l'extrait de Kbis versé au dossier ; la requête est suffisamment motivée eu égard à l'absence de communication de la Polynésie française à la SAS Private Charter Tahiti des motifs de la décision litigieuse ;

- la décision est entachée d'une erreur de droit ; elle subordonne la délivrance des actes de francisation et des titres de navigation à la déclaration des navires en tant que navire de plaisance à usage commercial, alors que les navires ont été déclarés, dans le formulaire de demande de délivrance des actes de francisation et des titres de navigation, comme navires de plaisance à usage personnel conformément au décret n°84-810 du 30 août 1984 ;

- la direction polynésienne des affaires Maritimes (DPAM) ne peut justifier la rétention des documents demandés par le fait que l'usage des navires ne serait pas conforme à leur titre ; elle peut contester cet usage seulement dans le cadre de ses missions de contrôle ; leur rétention est abusive ;

- la compétence du service des affaires maritimes en Polynésie française (SAM) en matière d'acte de francisation ne justifie pas la rétention de ces actes transmis par le SAM à la DPAM, cette dernière étant seulement tenue de leur délivrance ; leur rétention est abusive ;

- la DPAM ne peut justifier la rétention des titres de navigation par le fait que la SAS Private Charter Tahiti ne fournirait pas les titres de navigation, alors que ces titres sont justement retenus par l'administration ; leur rétention est abusive ;

- la Polynésie française dénature l'objet du litige en instaurant une confusion sur la notion de titre de navigation en le désignant par le terme " carte de circulation " alors qu'en Polynésie française ce document désigne le titre de navigation, dont l'absence de délivrance est l'objet de la présente requête.

Par des mémoires en défense enregistrés les 2 février et 20 mars 2024, la Polynésie française conclut au

rejet de la requête.

Elle soutient que :

- la requête est irrecevable ; l'absence de communication des statuts de la SAS Private Charter Tahiti ne permet pas de savoir si M. A C est habilité à exercer une requête devant le tribunal administratif de céans ; la société requérante se borne à soutenir de façon sommaire que le refus de l'administration, même implicite, est entaché d'illégalité, sans assortir ses écritures des précisions suffisantes permettant de fonder ou justifier en quoi la décision serait intervenue de manière illégale ;
- la compétence en matière de francisation des navires appartient au SAM ; il relève de la compétence du SAM la mission de sécurisation des navires pour les navires destinés à effectuer du transport de passager, tels que les navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC) ; le SAM classe dans la catégorie NUC et délivre les permis de navigation afférents aux navires déclarant une activité de charter avec équipage ;
- les navires litigieux appartiennent à la catégorie de NUC et non à la catégorie de navires de plaisance à usage personnel (NUP) eu égard à la possible présence d'un skipper et d'un équipage à bord, à la maîtrise du navire par la SAS Private Charter Tahiti, au caractère commercial de l'activité déduit de la possession d'une licence charter, de la défiscalisation de l'acquisition des navires ou encore du fait qu'elle exerce une activité commerciale ;
- le double usage des navires comme NUC lorsqu'il y a un équipage ou NUP sans équipage est possible sous réserve du dépôt des documents requis à la fois pour la classification en NUC et celle en NUP.

Vu la décision attaquée et les autres pièces du dossier.

Vu :

- la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 ;
- le code des transports ;
- la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ;
- le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires ;
- la délibération n° 95-19 AT du 19 janvier 1995 portant organisation de la navigation charter en Polynésie française ;
- 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 :

- le rapport de M. Devillers, président,
- les conclusions de M. Boumendjel, rapporteur public,
- les observations de Me Quinquis pour la SAS Private Charter Tahiti et celles de M. B représentant la Polynésie française.

Une note en délibéré, présentée par la Polynésie française a été enregistrée le 6 septembre 2024.

Considérant ce qui suit :

1. La SAS Private Charter Tahiti (PCT) exerce sous la dénomination commerciale " Poe Charter Tahiti " une activité de navigation charter en Polynésie française. Elle a demandé, par le biais de formulaires, l'obtention des actes de francisation et des titres de navigation pour deux de ses navires, Poe Vai et Poe Maia 2, auprès de la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM). La DPAM a réceptionné les formulaires le 27 février 2023. Par courrier du 8 août 2023, la SAS PCT a sollicité la transmission des actes de francisation et des titres de navigation pour ses navires. La DPAM a accusé réception de ce courrier le 30 août 2023. A défaut de réponse, la SAS PCT demande notamment au tribunal d'annuler la décision implicite de rejet née du silence de la Polynésie française sur sa demande.

Sur les fins de non-recevoir opposées en défense par la Polynésie française :

2. En premier lieu, aux termes de l'article R. 431-4 du code de justice administrative : " [[Les] requêtes et les mémoires doivent être signés par leur auteur et, dans le cas d'une personne morale, par une personne justifiant de sa qualité pour agir. ".

3. Il ressort de la requête et de l'extrait de Kbis de la SAS PCT versé au dossier que le président de la SAS PCT, M. A C, a le pouvoir de représenter en justice la SAS PCT pour la défense de ses intérêts. Par suite, la Polynésie française n'est pas fondée à soutenir que la requête introductive d'instance, enregistrée le 12 décembre 2023, est irrecevable.

4. En deuxième lieu, aux termes de l'article R. 411-1 du code de justice administrative : " [] [La requête] contient l'exposé des faits et moyens, ainsi que l'énoncé des conclusions soumises au juge. [] ".

5. Il ressort de la requête introductive d'instance que la SAS PCT, qui doit être regardée notamment comme invoquant le défaut de base légale de la décision attaquée, présente les faits et moyens au soutien de sa demande avec un degré de précisions suffisant, eu égard par ailleurs à l'absence d'information qu'elle détient quant aux motifs de refus de communication des titres demandés. Par suite, la Polynésie française n'est pas fondée à soutenir que la requête introductive d'instance, enregistrée le 12 décembre 2023, est irrecevable.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

6. Aux termes de l'article 1 du décret du 30 août 1984 : " Pour l'application du présent décret : I.- Les types fondamentaux de navires sont définis comme suit : () 3. Navires de plaisance : 3.1. Navire de plaisance à usage personnel : tout navire de plaisance utilisé à titre privé par son propriétaire, une association à but non lucratif, un locataire qui en a l'entière disposition ou un emprunteur à titre gratuit, pour une navigation de loisir ou de sport, sans qu'il puisse être utilisé pour une activité commerciale à l'exception de l'affichage de messages de parrainage () 3.3. Navire de plaisance à utilisation commerciale : tout navire de plaisance utilisé pour une prestation commerciale d'embarquement de passagers au sens du 4 du II du présent article, dans les conditions suivantes : a) Le navire est placé sous la responsabilité de l'armateur ou de son représentant, le capitaine ; b) Le navire effectue une navigation touristique ou sportive, à l'exclusion de toute exploitation d'un service régulier ; c) Le nombre de passagers pouvant être admis à bord est limité dans des conditions définies par arrêté du ministre chargé de la mer en fonction de la configuration du navire et du type de voyage, sans pouvoir excéder douze passagers sur un navire à propulsion mécanique et trente passagers sur un navire à voile, sauf s'il

s'agit d'un navire à voile historique conçu avant 1965 ou de la réplique individuelle d'un tel navire, sur lequel le nombre de passagers n'excède pas cent vingt ; (). II. - Les expressions ci-dessous désignent : ()
4. Passager : toute autre personne que : a) Le capitaine, les membres de l'équipage et les autres personnes employées ou occupées à bord à titre professionnel ou moyennant rétribution en quelque qualité que ce soit pour les besoins du navire ; b) Les enfants de moins d'un an ; c) Le personnel spécial embarqué sur un navire spécial () ".

7. Il résulte de ces dispositions, telles que précisées par une note de cadrage sur l'exploitation d'un navire de conception plaisance en fonction de l'usage (personnel et/ou professionnel) du ministère de la mer du 23 décembre 2021 que, en ce qui concerne la classification d'un navire de plaisance en navire de plaisance à usage personnel (NUP) ou en navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC), la location " coque nue " d'un navire avec skipper (salarié ou prestataire) par une société de location de navire fait partie des activités à classer en NUP lorsque l'équipage n'est pas professionnel, qu'un double contrat de prestation est établi (location de navire et contrat de skippage) ou un unique contrat si la même entité effectue les deux prestations, tant qu'elles sont clairement distinguées, et que le locataire conserve la direction de l'expédition maritime et est donc libre de ses trajets.

8. Il ressort des pièces du dossier que les navires Poe Vai et Poe Maia 2 de la société requérante ont vocation à être loués " coque nue ", avec ou sans skipper, à des locataires qui garderont l'entière disposition du navire par la maîtrise de l'expédition et notamment du choix de l'itinéraire. Par suite, la SAS PCT est fondée à soutenir qu'en qualifiant de NUC les navires litigieux et en refusant pour ce motif la délivrance des actes de francisation, au demeurant compétence du service d'Etat des affaires maritimes qui avait établi puis transmis ces actes à la DPAM le 19 avril 2023, et des titres de navigation, la Polynésie française a entaché sa décision d'une erreur de droit.

9. Il résulte de ce qui précède que la décision implicite de rejet par laquelle la DPAM a refusé de délivrer les actes de francisation et les titres de navigation des navires Poe Maia 2 immatriculé PY 17726 et Poe Vai immatriculé PY 17727 à la SAS doit être annulée.

Sur les conclusions à fin d'injonction sous astreinte :

10. L'exécution du présent jugement implique d'enjoindre à la Polynésie française de délivrer à la société PCT les actes de francisation et les titres de navigation relatifs aux navires Poe Vai et Poe Maia 2. Il y a lieu de lui enjoindre d'y procéder dans un délai d'un mois à compter de la notification du présent jugement, sous astreinte de 50 000 F CFP par jour à compter de l'expiration de ce délai.

Sur les conclusions présentées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

11. Dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu de mettre à la charge de la Polynésie française la somme de 150 000 F CFP au titre des frais exposés par la SAS PCT et non compris dans les dépens.

D E C I D E :

Article 1er : La décision par laquelle la Direction Polynésienne des Affaires Maritimes a refusé de délivrer les actes de francisation et les titres de navigation des navires Poe Maia 2 immatriculé PY 17726 et Poe Vai immatriculé PY 17727 à la SAS Private Charter Tahiti est annulée.

Article 2 : Il est enjoint à la Polynésie française de délivrer les actes de francisation et les titres de

navigation des navires Poe Maia 2 immatriculé PY 17726 et Poe Vai immatriculé PY 17727 à la SAS Private Charter Tahiti, dans le délai d'un mois à compter de la notification du présent jugement, sous astreinte de 50 000 F CFP par jour à compter de l'expiration de ce délai.

Article 3 : La Polynésie française versera à la SAS Private Charter Tahiti une somme de 150 000 F CFP au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : Le présent jugement sera notifié à la SAS Private Charter Tahiti et à la Polynésie française.

Délibéré après l'audience du 3 septembre 2024, à laquelle siégeaient :

M. Devillers, président,

Mme Busidan, première conseillère,

M. Graboy-Grobescio, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 17 septembre 2024.

Le président-rapporteur,

P. Devillers

L'assesseure la plus ancienne,

H. Busidan

La greffière,

D. Oliva-Germain

La République mande et ordonne au haut-commissaire de la République en Polynésie française en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition,

Un greffier,