

## **Décision de la Cour administrative d'appel n° 24PA05237 du 20 février 2026**

Cour d'appel de Paris

4ème chambre

Vu la procédure suivante :

Procédure contentieuse antérieure :

La SAS Private Charter Tahiti a demandé au tribunal administratif de la Polynésie française d'annuler la décision par laquelle la direction polynésienne des affaires maritimes a implicitement refusé de lui délivrer les actes de francisation et les titres de navigation des navires Poe Maia 2 immatriculé PY 17726 et Poe Vai immatriculé PY 17727.

Par un jugement n° 2300576 du 17 septembre 2024, le tribunal administratif de la Polynésie a, d'une part, annulé cette décision, d'autre part, enjoint à la Polynésie française de délivrer à la SAS Private Charter Tahiti ces actes et titres, dans le délai d'un mois à compter de la notification de ce jugement, sous astreinte de 50 000 F CFP par jour de retard et, enfin, mis à la charge de cette collectivité la somme de 150 000 F CFP au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Procédure devant la Cour :

Par une requête, enregistrée le 17 décembre 2024, la Polynésie française, représentée par la SELARL Groupavocats, agissant par Me Jourdainne, demande à la Cour :

1°) d'annuler ce jugement ;

2°) d'enjoindre à la SAS Private Charter Tahiti de restituer à la direction polynésienne des affaires maritimes les titres de navigation des navires Poe Vai et Poe Maia 2 ;

3°) de mettre à la charge de la SAS Private Charter Tahiti la somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- contrairement à ce qu'ont retenu les premiers juges, la société ne propose pas, sur son site internet, ses navires en location « coque nue », c'est-à-dire non armés et non équipés, mais propose la location d'un navire entièrement équipé, avec possibilité d'un armement complet ;

- faute d'identification des noms des navires concernés sur ce site, il faut comprendre que tous les navires proposés peuvent être loués avec équipage ;
- à l'examen du site de la société, il apparaît que les locataires des navires concernés, qui se bornent à indiquer leur préférence de voyage, n'ont pas vocation à assumer les obligations d'armement et d'entretien du navire qui incombent à l'affrètement dans le cadre d'une location « coque nue » ;
- contrairement à ce qu'ont retenu les premiers juges, le caractère professionnel ou non de l'équipage n'est pas un critère de l'affrètement « coque nue » ;
- les prestations proposées par la SAS Private Charter Tahiti concernent des navires placés sous sa seule responsabilité pour une navigation touristique, y compris pour une location sans équipage, et qui requièrent donc le permis de navigation d'un navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC) ;
- au regard de la note de cadrage du directeur des affaires maritimes du 23 décembre 2021, tous les navires de la SAS Private Charter Tahiti relèvent du cadre du « double usage d'un navire de conception plaisance », et doivent donc satisfaire aux exigences de la catégorie NUC.

Par un mémoire, enregistré le 13 juin 2025, la société Private Charter Tahiti, représentée par la SELARL Jurispol, agissant par Me Quinquis, conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge de la Polynésie française une somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que les moyens soulevés par la collectivité requérante ne sont pas fondés.

Par ordonnance du 10 décembre 2025, la clôture d'instruction a été fixée au 29 décembre 2025 à 12h00.

Vu 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 ;
- le décret n° 84-810 du 30 août 1984 ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendu au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Mantz, rapporteur,
- et les conclusions de Mme Lipsos, rapporteure publique.

Considérant ce qui suit :

1. La société Private Charter Tahiti exerce sous la dénomination commerciale « Poe Charter Tahiti » une activité de location de navires de plaisance à voile, avec ou sans équipage. Elle a déposé, le 27 février 2023, auprès de la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM), un dossier de demande d'immatriculation pour trois navires acquis dans le cadre d'une opération de défiscalisation, dont deux navires nommés POE MAIA 2 et POE VAI. Par lettre du 8 août 2023, réceptionnée le 30 août 2023 par la DPAM, la société Private Charter Tahiti a demandé à cette dernière de lui adresser les actes de francisation et les titres de navigation relatifs à ces deux navires ou à défaut de lui préciser les éventuels éléments manquants du dossier. Une décision implicite de rejet est née du silence gardé par la DPAM sur cette demande. La Polynésie française relève appel du jugement du 17 septembre 2024 par lequel le tribunal administratif de la Polynésie française a annulé cette décision et lui a enjoint de délivrer à la société Private Charter Tahiti ces actes et titres dans le délai d'un mois à compter de la notification de ce jugement, sous astreinte de 50 000 F CFP par jour de retard.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

2. D'une part, aux termes de l'article L. 5241-3 du code des transports : « Un navire français ne peut prendre la mer sans être titulaire des titres de sécurité ou des certificats de prévention de la pollution prévus, selon le type de navire, par voie réglementaire ». Aux termes de l'article L. 5241-4 du même code, dans sa rédaction applicable : « Les titres de sécurité ou les certificats de prévention de la pollution sont délivrés par l'autorité administrative ou par des sociétés de classification habilitées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. / Ils peuvent faire l'objet de mesures de suspension ou de retrait. / Leur délivrance, leur renouvellement et leur validation sont subordonnés à des visites du navire ».

3. D'autre part, aux termes de l'article 1 du décret 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 : « 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'une ligne régulière ; 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 ; (...) ».

4. Par ailleurs, il résulte de la note de cadrage sur l'exploitation d'un navire de conception plaisance en fonction de l'usage (personnel et/ou professionnel), prise le 23 décembre 2021 par le directeur des affaires maritimes du ministère de la mer afin de préciser notamment les dispositions précitées du décret du 30 août 1984, que les pratiques identifiées comme relevant d'un usage personnel d'un navire de plaisance (NUP) au sens de l'article 3.1 du I de l'article 1 de ce décret sont la navigation privée, par le propriétaire du navire ou dans le cadre d'un prêt de ce dernier, la location « coque nue » entre particuliers, la location « coque nue » par une société de location de navire et le convoyage de navire de plaisance. La note mentionne également que la situation de location avec skipper, qu'il soit salarié ou prestataire, se distingue de la navigation professionnelle en ce que, en premier lieu, elle consiste à louer un navire « coque nue » sans équipage professionnel, à la différence d'un navire de plaisance à utilisation commerciale (NUC) qui est loué par places, par cabines ou dans sa globalité, avec un équipage professionnel, en deuxième lieu, elle est formalisée soit par un double contrat de prestation (location du navire et contrat de skippage), soit par un unique contrat si la même entité effectue les deux prestations à condition que ces dernières soient clairement distinguées et, enfin, elle implique que le locataire conserve la direction de l'expédition maritime et soit libre de ses trajets. La note indique qu'est en revanche un NUC tout navire de plaisance utilisé pour une prestation commerciale d'embarquement de passagers au sens de l'article 3.3 du I de l'article 1 du décret du 30 août 1984, dans les conditions prévues aux a), b) et c) de cet article, et que les pratiques identifiées relevant de cet usage sont celles correspondant à une navigation de tourisme et de loisir, à savoir les promenades en mer, à l'exclusion des lignes régulières, les croisières avec skipper, les navires de pêche de loisir au gros et les yachts.

5. Il ressort des pièces du dossier que le formulaire de demande d'immatriculation d'un navire, établi par la direction polynésienne des affaires maritimes (DPAM), chargée de la délivrance des titres de navigation, recueille les déclarations du demandeur relatives à la nature du navire dont l'immatriculation est demandée, à savoir « navire de plaisance » ou « Autres », le nom du navire, le type de navire, sa marque ainsi que la marque et la puissance du moteur. Ainsi, en l'espèce, les demandes d'immatriculation des navires nommés POE MAIA 2 et POE VAI déposées le 27 février 2023 par la SAS

Private Charter Tahiti mentionnent chacune qu'il s'agit de navire de plaisance à usage personnel (location sans skipper), de type « Multicoque à voile habitable », de marque Lagoon 380, tous deux équipés d'un moteur de marque Yanmar de puissance 2 x 29 chevaux. Ainsi qu'il a été dit au point 1, la société n'a reçu aucune réponse à sa lettre du 8 août 2023, reçue le 30 août 2023 par la DPAM, par laquelle elle demandait à cette dernière, à défaut de lui adresser les actes de francisation et titres de navigations sollicités, de lui préciser les éventuels éléments manquants du dossier.

6. Au soutien du moyen tiré de ce que les navires POE MAIA 2 et POE VAI relèveraient de la classification en NUC (navire de plaisance à utilisation commerciale), telle que prévue au 3.3 du I de l'article 1er du décret du 30 août 1984 précité au point 3, la Polynésie française se prévaut des éléments recueillis sur le site internet de la société Private Charter Tahiti, à partir desquels, d'après elle, l'ensemble des navires de cette société présentés sur le site ne seraient pas affrétés « coque nue » mais proposés à la location armés et avec équipements, incluant un équipage en option, ce qui relèverait non d'une simple location de navire mais d'une prestation de services complète de nature à faire regarder cette société comme gardant la responsabilité du navire pendant la durée de la location et en ayant en réalité une utilisation commerciale au sens de l'article 3.3 précité. Toutefois, ces seuls éléments qui ne se rattachent à aucun descriptif précis des offres de location proposées et dont rien n'indique qu'ils concerneraient les deux navires précités dont l'immatriculation a été demandée, ne sont pas de nature à établir que ces derniers relèveraient de la catégorie des navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC). Au demeurant, il ressort des pièces du dossier et en particulier des écritures de la société Private Charter Tahiti que les deux navires objets de la demande d'immatriculation reçue le 27 février 2023, ont vocation à être loués sans skipper à des locataires qui garderont la maîtrise de l'expédition maritime et la liberté des trajets. Dans ces conditions, la Polynésie française n'est pas fondée à soutenir qu'elle pouvait refuser la demande d'immatriculation des navires POE MAIA 2 et POE VAI au motif qu'ils relevaient de la catégorie des navires de plaisance à utilisation commerciale et non des navires de plaisance à usage personnel comme déclaré dans les formulaires déposés le 27 février 2023.

7. Il résulte de ce qui précède que la Polynésie française n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de la Polynésie française a annulé la décision par laquelle la direction polynésienne des affaires maritimes a implicitement refusé de délivrer à la société Private Charter Tahiti les actes de francisation et les titres de navigation des navires Poe Maia 2 immatriculé PY 17726 et Poe Vai immatriculé PY 17727 et a enjoint à leur délivrance. Par suite, les conclusions de sa requête d'appel à fin d'annulation du jugement et de la décision implicite de rejet en cause et celles à fin d'injonction doivent être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

8. L'article L. 761-1 du code de justice administrative fait obstacle à ce que soit mise à la charge de la

société Private Charter Tahiti, qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante, la somme que demande la Polynésie française au titre des frais exposés par elle et non compris dans les dépens. Il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de la Polynésie française la somme de 1 500 euros au titre des frais exposés par la société Private Charter Tahiti et non compris dans les dépens.

**D E C I D E :**

Article 1er : La requête de la Polynésie française est rejetée.

Article 2 : La Polynésie française versera à la société Private Charter Tahiti la somme de 1 500 euros en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le présent arrêt sera notifié à la Polynésie française et à la société Private Charter Tahiti.

Copie en sera adressée pour information à la ministre des outre-mer et au haut-commissaire de la République en Polynésie française.

Délibéré après l'audience du 6 février 2026 à laquelle siégeaient :

- Mme Doumergue, présidente de chambre,
- Mme Bruston, présidente-assesseure,
- M. Mantz, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 20 février 2026.

Le rapporteur,  
P. MANTZ  
La présidente,  
M. DOUMERGUE

Le greffier,

## C. MONGIS

La République mande et ordonne au haut-commissaire de la République en Polynésie française ce qui le concerne ou à tous huissiers 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.