

Décision du Tribunal administratif n° 2200994 du 06 juin 2023

Tribunal administratif de Polynésie française

1ère Chambre

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire enregistrés le 29 novembre 2022 et le 20 février 2023, la SAS Private Charter Tahiti, représentée par Me Mikou, demande au tribunal :

1°) d'annuler la décision n° 3555 du 28 octobre 2022 par laquelle le président de la Polynésie française a refusé de lui attribuer une licence de navigation charter professionnel pour son navire Poe Miti II ;

2°) d'enjoindre au président de la Polynésie française de lui attribuer la licence de navigation demandée sous astreinte de 100 000 F CFP par jour de retard à compter de la notification du jugement à intervenir ;

3°) de mettre à la charge de la Polynésie française une somme de 250 000 F CFP en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- la décision est entachée d'une erreur de droit, elle subordonne l'attribution de la licence charter professionnel à une condition que la délibération n° 95-19 AT du 19 janvier 1995 ne prévoit pas ;

- à supposer même qu'un permis de navigation commerciale soit exigé pour obtenir la licence charter, une telle exigence ne pourrait être requise pour le Poe Miti II dès lors que le navire est loué sans équipage ; il ne s'agit donc pas d'une prestation commerciale d'embarquement de passagers ;

- contrairement à ce que soutient la Polynésie française, la SAS Private Charter Tahiti propose également à la location des navires, comme le Poe Miti II, sans équipage ;

- la circonstance que la société ait été condamnée pénalement ne peut légalement justifier la décision attaquée.

Par un mémoire, enregistré le 30 janvier 2023, le président de la Polynésie française conclut au rejet de la requête.

Il fait valoir :

- A titre principal que la requête est irrecevable dès lors d'une part, que l'auteur du recours ne justifie pas de son intérêt à agir, M. C ne produit aucun élément justifiant qu'il est habilité à exercer une action en justice au nom de la SAS PCT et d'autre part, que l'acte attaqué, qui n'est pas décisoire, est insusceptible de faire de l'objet d'un recours en excès de pouvoir ;

- A titre subsidiaire qu'aucun des moyens soulevés n'est fondé.

Par ordonnance du 31 janvier 2023, la clôture de l'instruction a été fixée au 21 février 2023 à 11h00 (heure locale).

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 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. Boumendjel, rapporteur,

- les conclusions de Mme Theulier de Saint-Germain, rapporteure publique,

- les observations de Me Allegret, représentant la SAS Private Charter Tahiti et celles de Mme B pour la Polynésie française.

Une note en délibéré présentée pour la SAS Private Charter Tahiti a été enregistrée le 23 mai 2023.

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. Le 9 août 2022, elle a demandé l'attribution d'une licence de navigation charter professionnel pour son navire Poe Miti II. Par un courrier du 28 octobre 2022, le service du tourisme lui a indiqué que sa demande avait reçu un avis favorable sous réserve de la présentation du permis de navigation à utilisation commerciale (classement en NUC). Par la présente requête, la société PCT demande au tribunal d'annuler cette décision du 28 octobre 2022.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

2. D'une part, aux termes de l'article 1er de la délibération n°95-19 du 19 janvier 1995 : " La navigation " charter " est une navigation touristique maritime à but lucratif, à laquelle s'applique un régime fiscal et douanier particulier. / Elle peut être pratiquée par des navires de tous types, d'une longueur hors tout supérieure à huit mètres cinquante, pourvus d'une licence de navigation charter et satisfaisant aux conditions de navigabilité et de sécurité définies par la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 et le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, et leurs textes d'application. / L'exploitation d'un navire en charter consiste, pour le propriétaire de ce navire ou son représentant, à louer à la demande à une ou plusieurs personnes dans des conditions définies par contrat, ce bâtiment et éventuellement les services d'un équipage employé à son armement, pour une durée déterminée, sur des itinéraires pouvant varier, dans les termes et selon la périodicité minimale d'exploitation définie par la présente délibération. En cours de navigation, la navigation charter peut se conjuguer avec une activité hôtelière secondaire. ". Selon l'article 3 de cette même délibération : " Les licenciés " grande plaisance " et " professionnels " doivent :- avoir pour activité principale l'exploitation de leur licence de navigation charter ; - satisfaire aux obligations de l'article 22 ci-après ; - offrir des moyens logistiques, une qualité de service et un confort matériel suffisants ; - justifier d'une politique commerciale assise sur des actions promotionnelles ou publicitaires ; - respecter les seuils minimum d'activités définis à l'article 4 de la présente délibération. ".

3. D'autre part, 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 ; (). ". Selon l'article 4 de ce même décret : " I. - Est muni d'un permis de navigation : () - tout navire de plaisance à utilisation commerciale. (). II. - Le permis de navigation atteste que les vérifications effectuées dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer n'ont pas permis de détecter de défaut apparent de nature à empêcher le navire de prendre la mer pour des motifs de sécurité, d'habitabilité du navire, de prévention des risques professionnels maritimes ou de prévention de la pollution. ".

4. Si l'article 3 de la délibération visée au point 2 subordonne l'attribution de la licence charter professionnel à certaines conditions, cette disposition n'a pas pour effet d'exonérer les demandeurs des obligations prévues à l'article 1 et en particulier de celles tenant aux conditions de navigabilité et de sécurité définies par la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 et le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer. En outre, il ressort des pièces du dossier, notamment des extraits des pages internet et Facebook de la société requérante qu'elle propose pour ce même type de navire " au départ de Tahiti des locations de catamarans parfaitement équipés pour des navigations autonomes avec ou sans équipage () " et donc des prestations qui relèvent de la navigation à utilisation commerciale. Dans ces conditions, la société requérante n'est pas fondée à soutenir qu'en subordonnant l'attribution d'une licence " flottante " charter " professionnel " à la présentation du permis de navigation, la Polynésie française a entaché sa décision d'une erreur de droit.

5. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin de statuer sur la recevabilité de la requête, que les conclusions à fin d'annulation de la décision du 28 octobre 2022 doivent être rejetées.

Sur les conclusions à fin d'injonction sous astreinte :

6. L'exécution du présent jugement n'implique aucune mesure particulière d'exécution. Par suite, les conclusions à fin d'injonction sous astreinte présentées par la SAS PCT ne peuvent qu'être rejetées.

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

7. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise

à la charge de la Polynésie française, qui n'est pas dans la présente instance la partie perdante, la somme que la SAS PCT demande au titre des frais exposés par lui et non compris dans les dépens.

D E C I D E :

Article 1er : La requête de la SAS Private Charter Tahiti est rejetée.

Article 2 : Le présent jugement sera notifié à la SAS Private Charter Tahiti et à la Polynésie française.

Délibéré après l'audience du 23 mai 2023, à laquelle siégeaient :

M. Devillers, président,

M. Graboy-Grobescio, premier conseiller,

M. Boumendjel, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 6 juin 2023.

Le rapporteur,

M. Boumendjel

Le président,

P. Devillers

Le greffier,

M. A

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,

N°2200994