

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES
TRANSPORTS



La responsabilité des gestionnaires
de ports maritimes à l'égard des
propriétaires et exploitants de
navires.

Mémoire pour l'obtention du
Master II Droit Maritime et des Transports

Par Gabrielle BOYER

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL

Année universitaire 2013-2014

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES
TRANSPORTS

La responsabilité des gestionnaires
de ports maritimes à l'égard des
propriétaires et exploitants de
navires.

Mémoire pour l'obtention du
Master II Droit Maritime et des Transports

Par Gabrielle BOYER

Sous la direction de Maître Christian SCAPEL

Année universitaire 2013-2014

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier d'abord Maître Christian Scapel pour ses nombreux et précieux conseils lors de la rédaction de ce mémoire ;

Ainsi que Monsieur le Professeur Pierre Bonassies et Monsieur le Professeur Cyril Bloch, avec tous les intervenants du Centre de Droit Maritime et des Transports, pour leur fructueux enseignement ;

Madame Marjorie Vial pour sa gentillesse et son assistance au long de l'année ;

Monsieur Radu Spataru, qui a été mon maître de stage à la Capitainerie du Grand Port Maritime de Marseille, et toute l'équipe du Grand Port Maritime de Marseille qui m'ont soutenue de leur expérience et de leur connaissance du sujet ;

Monsieur Robert Rezenthel pour son aide et l'intérêt témoigné à mes recherches ;

Monsieur le Professeur de l'enseignement maritime Cyrille Pelletier-Doisy et Madame Cécile Naudin, qui ont été mes professeurs à l'École Nationale Supérieure Maritime et m'ont incitée à suivre ce Master de Droit Maritime ;

Toutes les personnes enfin qui ont contribué à l'élaboration du présent travail par leurs suggestions, notamment mon père.

TABLE DES ABRÉVIATIONS ET SIGLES UTILISES

AIPP	Autorité investie du pouvoir de police portuaire
AP	Autorité portuaire
c/	contre
CA	Cour d'appel
CAA	Cour administrative d'appel
Cass. civ., 1^{re} ch.	Cour de cassation 1 ^{re} chambre civile
Cass. com.	Cour de cassation commerciale
CE	Conseil d'Etat
CE ass.	Conseil d'Etat en assemblée
Cie	Compagnie
Conseil const.	Conseil constitutionnel
DMF	Revue Droit Maritime Français
RGPP	Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche
GPM	Grand Port Maritime
obs.	observations
req.	requête
SPA	Service public à caractère administratif
SPIC	Service public à caractère industriel et commercial
Sté	Société
TA	Tribunal administratif
TC	Tribunal de commerce
TGI	Tribunal de grande instance
TI	Tribunal d'instance
Trib. Confl.	Tribunal des conflits

SOMMAIRE

<i>INTRODUCTION</i>	6
<i>PARTIE 1 - LA RESPONSABILITE DE L'AUTORITE CHARGEE DE LA GESTION DU PORT</i>	15
Chapitre 1 - Dommages de travaux publics.....	17
Chapitre 2 - En raison de l'exercice des pouvoirs de police	30
Chapitre 3 – Le régime de responsabilité civile dans les ports maritimes	40
<i>PARTIE 2 - PARTAGE ET EXONERATION DE RESPONSABILITE POUR L'AUTORITE GESTIONNAIRE D'UN PORT</i>	51
Chapitre 1 - La faute du capitaine ou de l'équipage	53
Chapitre 2 - La force majeure	64
Chapitre 3 - Les actions contentieuses	75
<i>CONCLUSION</i>	85

INTRODUCTION

J'ai eu l'occasion de faire mon stage de fin d'études à la Capitainerie et dans les services juridiques du Grand Port Maritime de Marseille. J'ai pu mesurer à quel point les ports sont aujourd'hui des maillons essentiels de l'économie d'échange, partant des protagonistes de la mondialisation. Cependant, comme je l'ai surtout constaté *in vivo*, sans ports « sûrs » le commerce maritime ne connaîtrait pas l'essor spectaculaire qui le caractérise. Or, le droit fait plus que jamais partie intégrante des garanties attendues. La responsabilité des gestionnaires de ports maritimes vis-à-vis des propriétaires et exploitants de navires vient, en la matière, au premier rang. Les informations communiquées par mes maîtres de stage, en synergie avec les enseignements dont j'ai bénéficié à la Faculté, m'ont permis de consacrer mon mémoire de Master 2 à cette question d'actualité.

Au total, j'ai saisi à quel degré le juriste est l'auxiliaire indispensable de l'administrateur, devant les risques que celui-ci encourt, l'activité internationale des ports ne rendant les choses que plus complexes voire incertaines. Je me suis familiarisée avec la doctrine et la jurisprudence, plus nécessaires que jamais pour répondre aux situations si variées du monde maritime.

**

*

Dans les Grands Ports Maritimes, le gestionnaire de port est le président du Directoire. La charge revient au directeur du Port autonome dans les Ports maritimes autonomes. Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, elle passe à l'autorité administrative. Elle appartient enfin, dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, à l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent.

Ces gestionnaires de port exercent différentes missions au sein du domaine public portuaire. Elles ont été redéfinies par la loi de 2008 en ce qui concerne les

Grands Ports Maritimes métropolitains¹, et par la loi de 2012 pour les ports d'outre-mer².

Les Ports autonomes, et par suite les Grands Ports Maritimes, ont conjointement deux missions de service public. L'une est à caractère administratif (SPA), en ce qui concerne l'aménagement, l'entretien et la police portuaire³, ainsi que la gestion du domaine public⁴. La seconde se qualifie de service public à caractère industriel et commercial (SPIC), pour ce qui se rapporte à l'exploitation des outillages. Il faut toutefois souligner que les ports peuvent également assurer des missions qui ne relèvent pas d'un service public.

I – L'aménagement et l'entretien des ouvrages publics portuaires

Les ports, afin d'offrir les meilleures conditions d'accès et d'accueil aux navires, se doivent d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les accès maritimes comme les chenaux ou les bassins. Aussi les accès maritimes sont-ils régulièrement sondés, afin de vérifier l'état des fonds marins et la corrélation avec les sondes indiquées sur les cartes marines. Des dragages sont réalisés régulièrement pour dégager les sédiments qui diminuent la profondeur des chenaux et empêchent l'accueil des plus gros navires.

Les ports doivent également réaliser et entretenir les infrastructures portuaires comme les quais, les digues, les terre-pleins ou encore les voies d'acheminement ferroviaires et fluviales, afin que les navires puissent effectuer leurs opérations commerciales et pour faciliter l'acheminement des marchandises dans les terres.

II – L'exercice de la police portuaire

Pour assurer le fonctionnement de sa mission de service public administratif, le gestionnaire de port bénéficie de prérogatives de puissance publique, en particulier de pouvoirs de police. Les agents chargés de cette mission sont les Officiers de port

¹ Loi n° 2008-660, du 4 juillet 2008, portant réforme portuaire.

² Loi n° 2012-260, du 22 février 2012, portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports.

³ CE, 26 juillet 1982 – Port autonome de Bordeaux c/ Ministre du budget, req. n° 16957.

⁴ CE, 18 décembre 1989 – Port autonome de Paris c/ M. Nitot, req. n° 71993.

et les Officiers de port adjoints. Ils ont pour rôle de régler le mouvement des navires et d'attribuer les postes à quai. Ils désignent également les emplacements pour le stockage des marchandises sur les quais et terre-pleins. Ils constatent les infractions quand il est porté atteinte à la bonne marche du service public ou à l'intégrité des ouvrages portuaires.

A cet égard, le Code des transports, définit deux types de missions de police et précise quelles sont les autorités responsables et les agents chargés de leur mise en œuvre⁵. Il en résulte que l'Etat est compétent pour :

- Les règles générales relatives à la sécurité du transport maritime et des opérations portuaires⁶. L'Etat est chargé d'établir le Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche⁷. Dans chaque port des règlements particuliers de police peuvent s'ajouter à ces règlements généraux⁸.
- Les règles relatives au transport et à la manutention des marchandises dangereuses⁹. Ainsi, l'Etat établit-il le Règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes¹⁰.
- La définition des mesures de sûreté portuaire et le contrôle de leur application¹¹.
- Les conditions d'accueil des navires en difficulté¹².
- La police des eaux et la police de la signalisation maritime¹³. En ce qui concerne la police des eaux, la responsabilité de l'Etat coexiste avec la grande voirie. Les deux ont compétence pour réprimer les faits de pollution. La police du balisage a pour but d'assurer la sécurité de la navigation. Les ports maritimes peuvent mettre en place des dispositifs de balisage, mais dans le cadre d'un service annexe, pour le compte et sous la responsabilité de l'Etat.

Par ailleurs, les deux autorités en charge de la police sont :

⁵ Code des transports, Cinquième partie, *Transport et navigation maritimes*, Livre III, *Les ports maritimes*, Titre III, *Police des ports maritimes*.

⁶ Article L5331-2 du Code des transports.

⁷ RGPP, Décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009, complété par le décret n° 2011-347 du 29 mars 2011.

⁸ Article L5331-10 du Code des transports.

⁹ Article L5331-2 du Code des transports.

¹⁰ Annexe à l'arrêté du 18 juillet 2000.

¹¹ Article L5331-2 du Code des transports.

¹² Article L5331-3 du Code des transports.

¹³ Article L5331-4 du Code des transports.

- L'autorité portuaire (AP), qui assure la police de l'exploitation du port, avec notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins, ainsi que la police de la conservation du domaine public du port¹⁴.
- L'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP), qui exerce la police des marchandises dangereuses et contribue au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique. Elle exerce aussi la police du plan d'eau. Celle-ci inclut notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires. Mais l'AIPPP ne peut autoriser l'entrée d'un navire sans l'accord de l'AP¹⁵.

Il importe de préciser, en effet, que les gestionnaires de port peuvent refuser l'accès aux navires pour des questions de sécurité. Le Conseil d'Etat a jugé que :

« s'il appartient aux collectivités et personnes morales publiques, auxquelles sont affectées ou concédées les installations des ports maritimes, de permettre l'accès aussi large que possible des armements à ces installations, elles n'en sont pas moins corollairement en charge de fixer, par une réglementation adaptée à la configuration des ports concernés, des conditions d'utilisation de ces installations propres à assurer la sécurité des usagers et la protection des biens du domaine public maritime »¹⁶.

Les autorités chargées de la police portuaire réglementent donc l'accès au port, en se fondant notamment sur la taille des navires, leur tirant d'eau, etc. Aussi, différentes formalités sont exigées avant qu'un navire ne se voit attribuer un poste à quai¹⁷. Les capitaines doivent notamment transmettre à la Capitainerie du port de destination, vingt-quatre heures à l'avance :

- L'identification du navire (nom, indicatif radio, numéro OMI et MMSI).
- Les dates et heures probables d'arrivée et d'appareillage.
- Le nombre total de personnes à bord.
- Les caractéristiques physiques du navire (jauge brute et nette, déplacement à pleine charge, longueur hors tout, largeur maximale, tirant d'eau maximum du navire ou bateau et tirant d'eau à l'arrivée au port, tirant d'air¹⁸ à l'arrivée).
- Les avaries du navire ou bateau, de ses appareils ou de la cargaison

¹⁴ Article L5331-7 du Code des transports.

¹⁵ Article L5331-8 du Code des transports.

¹⁶ CE, 30 juin 2004 – Département de la Vendée, req. n° 250124.

¹⁷ RGPP, article 4.

¹⁸ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

- L'état récapitulatif des titres de sécurité et autres documents requis pour la navigation en mer.
- Le cas échéant, d'autres documents peuvent être demandés, notamment en matière de contrôle sanitaire, de transport et de manutention de marchandises dangereuses, ou de sûreté.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire et l'autorité portuaire sont:

- Dans les Grands Ports Maritimes, le président du Directoire.
- Dans les Ports maritimes autonomes, le directeur du Port autonome.
- Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative.
- Dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent.

Une exception concerne cependant les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses et qui figurent sur une liste fixée par voie réglementaire. Le pouvoir d'autorité investie du pouvoir de police portuaire y est confié à l'autorité administrative, et non à l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent¹⁹.

Les autorités s'appuient sur des agents compétents pour assurer les missions de police portuaire et pour constater les infractions, à savoir :

- Les Officiers de port et les Officiers de port adjoints, fonctionnaires de l'État, pour les missions de son ressort (AIPPP) et pour celles relevant des collectivités (AP), lorsqu'ils sont mis à disposition²⁰.
- Dans les ports où il est investi du pouvoir de police portuaire, l'exécutif de la collectivité ou du groupement compétent peut désigner des surveillants de port parmi les agents qui appartiennent à ses services. Ces employés exercent alors les missions et les pouvoirs confiés ailleurs aux Officiers de port et aux Officiers de port adjoints²¹.

¹⁹ Article L5331-5 et L5331-6 du Code des transports.

²⁰ Article L5331-11 du Code des transports.

²¹ Article L5331-13 du Code des transports.

- En outre, pour l'exercice de la police de l'exploitation et de la conservation du domaine public portuaire, l'AP peut désigner parmi ses agents des auxiliaires de surveillance²².

Dans toute cette organisation complexe mais articulée, un souci a prévalu. Dans leur rapport public sur l'organisation de la police portuaire G.PATEY, et V. ALLAIS en rappellent l'esprit :

« Décomposer les Capitaineries en deux parties, l'une en charge des missions d'AIPPP et l'autre en charge des missions d'AP aurait conduit à des doublons générateurs de sureffectifs et de surcoûts. Il a donc été décidé de maintenir l'unicité des Capitaineries, sous l'autorité organique de l'Etat, celles-ci étant globalement mises à disposition des collectivités pour les tâches d'AP »²³.

III – L'exploitation des outillages publics pour les Grands Ports Maritimes d'outre-mer et les ports à gestion décentralisée

Aux côtés de ces missions fondamentales, il faut considérer les opérations de manutention et de stockage, pour lesquelles les autorités portuaires ont traditionnellement joué un grand rôle. A ce sujet, l'exploitation des outillages publics pour les Grands Ports Maritimes d'outre-mer et les ports à gestion décentralisée reste un cas particulier. Pour le reste, la loi de 2008 a bouleversé la situation. Elle interdit désormais aux Grands Ports Maritimes l'appropriation et l'exploitation d'outillages publics. Ils doivent être vendus ou, à défaut, exploités par une société filiale ou en régie, mais bien sûr en certaines circonstances. De fait, dans quatre cas exceptionnels, un Grand Port Maritime peut continuer à exploiter son outillage portuaire.

- En régie ou par l'intermédiaire de filiales, sous la condition qu'il s'agisse d'activités ou de prestations accessoires par rapport à l'ensemble des activités d'outillage présentes sur le port (elles concerneront par exemple la maintenance des outillages).

²² Article L5331-14 du Code des transports.

²³ PATEY G. et ALLAIS V., « Rapport public sur l'organisation de la police portuaire », 21 février 2001, n° 006992-01.

- Par l'intermédiaire de filiales pour un motif d'intérêt national (pour les terminaux pétroliers par exemple).
- Par l'intermédiaire d'une filiale, après échec d'un appel à candidatures pour la vente des outillages.
- En détenant des participations minoritaires dans une personne morale de droit privé²⁴.

Par ailleurs, l'exploitation des outillages par le port est subordonnée à son inscription dans le projet stratégique de l'établissement et à l'accord de l'autorité administrative compétente²⁵. C'est le modèle des « ports propriétaires ».

Au total, la part des missions de service public accomplie historiquement par les gestionnaires de port, comme les missions de service public industriel et commercial, diminue au profit d'une implication plus forte du secteur privé. Ceci a pour but de relancer la compétitivité des ports français face à leurs concurrents européens. Lorsque les opérateurs privés se portent acquéreur des activités d'outillage la chaîne de commandement s'en trouve simplifiée. Ceci contribue à fluidifier l'ensemble de la chaîne de transport et donc à tirer le meilleur profit du temps de transit dans les ports. Car, ce que cherchent par priorité les armateurs, c'est une entreprise de manutention capable de réaliser les opérations commerciales le plus vite possible.

Le service public portuaire se recentre sur des missions purement régaliennes telles que la sécurité, la sûreté, et la protection de l'environnement, tandis que le secteur privé finance et exploite les terminaux.

IV – La valorisation du domaine portuaire

Il n'empêche que, selon un certain paradoxe, la valorisation du domaine portuaire est devenue l'un des objectifs prioritaires des gestionnaires de port. Ils veillent à l'aménagement de leur territoire. Pour cela, ils favorisent l'implantation d'entreprises qui peuvent développer le trafic portuaire. En effet, les ports doivent promouvoir l'ensemble de la place portuaire auprès des armateurs et des chargeurs

²⁴ Article L5312-4 du Code des transports.

²⁵ Article L 5312-13 du Code des transports.

français et internationaux afin d'attirer de nouveaux clients. Il en va de leur compétitivité.

V – La protection de l'environnement.

Enfin, la protection de l'environnement devient une tâche toujours plus pesante, selon une préoccupation générale de nos sociétés. Les autorités portuaires se doivent, en effet, de gérer et de valoriser le domaine naturel dont elles ont la charge. En conséquence, la police de la grande voirie a pour mission de prévenir ou de réprimer les atteintes à l'environnement dans les ports maritimes. Les navires sont par exemple tenus de déposer leurs déchets d'exploitation et leurs résidus de cargaison au port avant leur départ. Les Officiers de port peuvent procéder à des contrôles pour vérifier le respect de cette obligation. De plus, ils signalent aux Affaires Maritimes tout navire en mauvaise condition (et donc susceptible de faire naufrage), afin qu'il soit inspecté dans le cadre d'un contrôle par l'Etat du port.

De ces fonctions, le gestionnaire de port tire des obligations, des droits mais surtout des responsabilités. Si l'on considère la responsabilité du gestionnaire de port dans son ensemble, le domaine d'étude devient donc immense. Aussi ai-je limité le présent travail à la responsabilité des gestionnaires de ports maritimes vis-à-vis des propriétaires et exploitants de navires, ce qui correspond malgré tout à leur raison d'être. Comme les régimes diffèrent beaucoup entre les ports de plaisance, de pêche ou de commerce, j'ai encore restreint l'enquête à ces derniers, plus en relation avec mon expérience professionnelle. A ce moment, il m'est paru assez évident que le sujet présentait comme deux faces opposées mais solidaires.

Dans la première partie de ce mémoire, j'ai débuté par les fondements sur lesquels la responsabilité de l'autorité chargée de la gestion du port peut-être engagée vis-à-vis des propriétaires et exploitants de navires. Ils ressortent essentiellement au droit administratif, et se rapportent avant tout à la théorie des dommages de travaux publics et à la responsabilité du fait de l'exercice des pouvoirs de police. Pour une

vision plus complète de la problématique, je me suis également efforcée de présenter des cas de mise en cause du gestionnaire de port au civil, en me basant essentiellement sur les missions de service public à caractère industriel et commercial qu'il assure.

Dans un second temps, j'ai cherché, à l'inverse, les éléments susceptibles d'amener le juge à exonérer partiellement ou totalement le gestionnaire de port de sa responsabilité. En règle générale, ce dernier tâchera de prouver la faute de la victime ou l'incidence d'un événement de force majeure. Enfin, j'évoque un certain nombre d'affaires qui se sont avérées spécialement délicates quant à la détermination des responsables.

PARTIE 1

LA RESPONSABILITE DE L'AUTORITE CHARGEES DE LA GESTION DU PORT

Les gestionnaires de port ne sont pas soumis à un régime spécifique de responsabilité. A première vue, les choses sont donc simples. La responsabilité de droit commun s'applique. Cependant, la responsabilité portuaire est complexe, car elle se décompose entre un régime de responsabilité de droit public, qui relève de la connaissance du juge administratif, et un régime de responsabilité civile, où le juge judiciaire devient compétent. Tout dépend des caractéristiques de l'activité portuaire mise en cause.

Dans cette première partie, une frontière grossière entre ces deux régimes de responsabilité suffira, afin de les traiter dans des chapitres distincts. Au vrai, comme je le montrerai dans ma seconde partie, la distinction n'est pas aussi limpide qu'il paraît d'abord, et l'incertitude du partage provoque de nombreux contentieux.

Pour se borner aux traits principaux, on retiendra que la responsabilité de droit public s'applique en cas de dommages résultant des missions de service public à caractère administratif du port. Au vu de l'étendue de la responsabilité administrative du port, je crois pertinent de séparer en deux grands thèmes les fondements sur lesquels cette responsabilité peut-être engagée :

- Ainsi mon premier chapitre montrera-t-il comment cette responsabilité peut résulter de la théorie des dommages de travaux publics.

- Le second sera consacré à la mise en cause du gestionnaire de port en raison de l'exercice de ses pouvoirs de police.

- De surcroît, la responsabilité civile du gestionnaire de port peut, elle, se retenir pour les conséquences dommageables résultant des missions de service public

à caractère industriel et commercial du port. Les cas envisageables étant moins nombreux que ceux résultant de la responsabilité administrative (eu égard du moins aux relations entre le port et le navire), la question s'abordera plus sommairement dans le chapitre 3.

Chapitre 1

Dommages de travaux publics

Le travail public se définit comme un travail immobilier, effectué dans un but d'intérêt général, réalisé par une personne publique ou pour son compte, ou effectué par une personne publique pour le compte d'une personne privée. Cependant, la jurisprudence donne un sens extensif à la notion. Elle applique, par exemple, la théorie du dommage de travaux publics aux préjudices résultant du fonctionnement d'un ouvrage public.

Or, cette qualification d'ouvrage public a été reconnue aux installations fixes et mobiles exploitées par un port. Si à diverses reprises il a été jugé que l'exploitation des outillages publics des ports de commerce relevait d'une mission de SPIC, en revanche les ouvrages portuaires utilisés aux fins d'amarrage et de stationnement des navires sont bien liés à l'exercice d'une mission de SPA.

Lorsqu'un navire subit un dommage du fait de travaux publics, c'est la responsabilité administrative du gestionnaire de port qui est mise en jeu, car la gestion des travaux et des ouvrages publics fait partie de ses missions administratives. Ce sont donc les tribunaux administratifs qui seront compétents pour régler le litige.

Un usager, s'estimant victime d'un dommage de travaux publics, devra seulement apporter la preuve de son préjudice et le lien de causalité existant entre celui-ci et l'ouvrage qu'il met en cause, pour engager la responsabilité de l'administration. Le demandeur n'aura pas à établir la faute du gestionnaire de port. La loi part du principe qu'il y a une faute présumée de l'administration, selon la théorie de la responsabilité pour défaut d'entretien normal. S'il y a eu un accident du fait de l'ouvrage, c'était qu'il présentait un danger.

Par conséquent, ce régime de responsabilité administrative est favorable à la victime. De fait, il serait très difficile pour la victime de prouver la faute de

l'administration. Mais la présomption de faute du gestionnaire de port n'est pas irréfragable. Pour se dégager de sa responsabilité, il devra prouver qu'il n'a pas commis de faute, notamment en démontrant qu'il a correctement entretenu ledit ouvrage. Cette contrainte s'entend, bien sûr, à moins qu'il ne puisse prouver une cause exonératoire de droit commun, à savoir la force majeure ou la faute de la victime. Dans des cas exceptionnels, les usagers d'ouvrages publics considérés anormalement dangereux pourront bénéficier d'une responsabilité administrative pour risque.

La situation des tiers est différente, en cas de dommages de travaux publics. En effet, à la différence des usagers qui sont censés jouir de l'ouvrage public, ils n'en profitent pas, et parfois même ils en subissent les désagréments. Aussi, un régime de responsabilité sans faute de principe s'applique alors.

Le développement de ce chapitre se consacrera surtout à l'étude de cas concrets et d'arrêts de justice, qui ont fait jurisprudence, afin de montrer diverses situations où la responsabilité de l'Etat s'est trouvée engagée sur le fondement de la théorie du dommage de travaux publics. Bien entendu, cette liste n'est pas exhaustive, car les situations susceptibles d'engager la responsabilité du port vis-à-vis du navire sont variées. Elles se rassemblent néanmoins autour de trois axes :

Les dommages de travaux publics peuvent résulter de l'exécution de travaux (cf. section 1), d'ouvrages inadaptés aux caractéristiques des navires (cf. section 2), ou d'un défaut d'entretien des ouvrages publics (cf. section 3).

Section 1/ Dommages en raison de l'exécution de travaux

L'exécution de travaux publics peut porter préjudice aux navires de diverses façons. Elle risque, au premier chef, d'entraîner un préjudice commercial. Par exemple, le Conseil d'Etat a dû se prononcer sur une requête de la société « Les

vedettes blanches »²⁶. Cette entreprise de transport par bateaux avait vu son activité sensiblement diminuer par suite de l'ouverture d'une route nationale. Cependant, le Conseil d'Etat lui refuse toute indemnisation pour dommage résultant de travaux publics.

En effet, les travaux publics visent à satisfaire l'ensemble de la communauté, à laquelle le plaignant appartient. Pour prétendre malgré tout à une indemnisation, il faut parvenir à prouver que les travaux ont engendré une nuisance particulière, en démontant notamment l'anormalité et la spécialité du préjudice subi.

Mais le gestionnaire de port peut aussi voir sa responsabilité engagée en raison des caractéristiques mêmes des ouvrages.

Section 2/ Dommages en raison des caractéristiques des ouvrages

Le gestionnaire de port doit subordonner l'accueil des navires aux caractéristiques de ses ouvrages (A), assurer un fonctionnement normal des installations (B), et aménager l'espace portuaire de sorte qu'il ne présente pas de risques pour ses usagers (C).

A - Inadaptation des ouvrages aux caractéristiques des navires

L'autorité portuaire veille au libre accès des navires au port. Mais elle n'est pas tenue pour autant d'accueillir tous les navires, quelles que soient leurs caractéristiques. Le Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche s'exprime ainsi :

²⁶ CE, 2 juin 1972 – Les Vedettes blanches, req. n° 79597.

« L'autorité portuaire attribue le poste à quai que chaque navire ou bateau doit occuper en fonction notamment de sa longueur, de son tirant d'eau, de la nature de son chargement, des nécessités de l'exploitation et des usages et règlements particuliers »²⁷.

Commet donc une faute l'autorité portuaire qui accepte de recevoir un navire à quai, tout en sachant que le poste est inadapté. Voici ce qui se produisit pour les navires transbordeurs de la société British Railways Board. Ces bâtiments s'amarrèrent au poste n° 3 du port de Calais. Cependant, par suite de travaux, la forme du quai n'était plus adaptée à leur coque. L'administration, consciente du problème, avait prévenu les usagers de travaux à venir pour pallier ce défaut. Néanmoins, elle autorisa les navires à s'accoster et ils subirent des avaries dues aux chocs répétés de leur coque contre le quai en question.

En réponse aux doléances de l'armateur, le Conseil d'Etat statua que *« le quai n° 3 de la gare maritime de Calais, affecté au service des navires transbordeurs, présentait un défaut d'aménagement de nature à engager la responsabilité de l'Etat »²⁸.*

Ce nonobstant, la responsabilité de l'autorité portuaire n'est pas systématique en cas d'ouvrages inadaptés. Ainsi, selon ce que rapporte une décision un peu plus ancienne du Conseil d'Etat, l'Officier de port avait-il autorisé l'accostage d'un navire, dont le tirant d'eau était supérieur à la profondeur du bassin, à la condition expresse que l'armateur mettrait en place des radeaux débordoirs pour le maintenir suffisamment éloigné. Moyennant quoi, le Conseil d'Etat jugea l'armateur seul responsable des avaries subies car *« L'échouement du Pearl X (...) n'a eu d'autres causes que l'enlèvement des radeaux débordoirs »²⁹.*

Il a même été jugé que l'impossibilité pour un navire d'utiliser certains bollards, d'un quai où il doit s'amarrer, constituait un défaut d'entretien normal de l'ouvrage public. En l'occurrence, le navire « le Barfleur », amarré dans le port de Cherbourg, avait rompu ses amarres à la suite d'une tempête. La société BAI demanda réparation à l'Etat pour les avaries subies par son ferry. Elle estimait qu'elle n'avait pas pu renforcer l'amarrage du fait de la présence d'un train en attente de chargement. Stationné sur le quai, il l'empêchait d'utiliser les bollards internes. La

²⁷ RGPP, article 3.

²⁸ CE, 11 juin 1982 – Ministre des transports c/ Sté British Railways Board, req. n° 22215.

²⁹ CE, 12 octobre 1979 – Sté Thai-Europe Tapioca c/ Ministre des transports, req. n° 11958.

Cour d'appel administrative de Nantes statua effectivement « *que les avaries (...) ont ainsi pour origine un défaut d'entretien normal de l'ouvrage public qui engage la responsabilité de l'Etat* »³⁰. Mais ce cas se situe à la frontière du dysfonctionnement des ouvrages.

B - Dysfonctionnement des ouvrages

Le gestionnaire de port peut également voir sa responsabilité engagée en cas de dysfonctionnement des ouvrages portuaires, comme les ponts, les écluses, ou les passerelles de transbordement. Selon ce principe le Conseil d'Etat condamne le Port autonome de Dunkerque à indemniser la société USINOR à la suite de l'immobilisation de ses navires en raison de la fermeture inopinée de l'écluse « Charles de Gaulle »³¹.

Ici, la perturbation entraîne un préjudice commercial. Mais un dysfonctionnement d'ouvrages publics peut également provoquer des dommages matériels. Ainsi le Conseil d'Etat condamne-t-il l'Etat à indemniser l'armateur du chalutier « l'Hiver » des avaries subies par son navire qui s'était échoué dans le bassin « Duquesne » du port de Dieppe³². Il avait été victime du blocage de l'un des vantaux de la porte-écluse, qui permettait d'assurer le maintien à flot du bassin à marée basse.

Le gestionnaire de port peut cependant mettre hors service des ouvrages portuaires pour des raisons techniques, économiques ou juridiques sans engager sa responsabilité. Cette mesure lui évite, au reste, d'encourir les reproches d'entretien insuffisant ou de défaut d'aménagement. Ce dernier point relève encore des caractéristiques des ouvrages.

³⁰ CAA, Nantes 31 mai 2000 – Sté Bai Brittany ferries, n° 99NT00521.

³¹ CE, 8 mars 1991 – Sté USINOR c/ Port autonome de Dunkerque, req. n° 70216.

³² CE, 3 novembre 1976, req. n° 98377.

C - Défaut d'aménagement

Le gestionnaire de port doit aménager les ouvrages du port en sorte qu'ils ne présentent pas un risque démesuré pour les usagers. Si elle maintient en exploitation un ouvrage portuaire dangereux elle en assume les risques.

Dans un arrêt de la Cour administrative d'appel de Nantes, les juges condamnent l'Etat à indemniser en partie la Compagnie Marocaine de Navigation des dommages subis par son navire « Midelt » lors du heurt du musoir³³ du feu de la « Morgue », alors que le navire pénétrait dans l'avant-port de Dieppe avec un fort train de houle venant de l'arrière. La Cour considère en effet :

« qu'à l'endroit où il était implanté, ce musoir constituait un aménagement dangereux pour la navigation ; qu'il résulte également de l'instruction que les déchirures de la coque du « Midelt » ont été provoquées par l'appui du navire sur le sommet du rideau de palplanches du feu d'alignement³⁴, lequel n'était muni d'aucun dispositif de protection malgré les arêtes aiguës qu'il comportait ; que même si (...) le musoir du feu d'alignement n'est pas conçu pour recevoir des navires, son installation à proximité immédiate de l'entrée du port, réputée difficile en raison de son exposition aux vents dominants, aurait dû conduire l'administration à prendre des mesures destinées à éviter qu'un heurt involontaire de l'ouvrage puisse avoir de graves conséquences dommageables »³⁵.

Pareillement, par un arrêt ultérieur, la Cour administrative d'appel de Bordeaux condamne l'Etat à indemniser la Société navale de l'Ouest pour les dommages supportés par son navire, imputables aux chocs répétés de sa coque contre le quai. La juridiction motive sa décision en précisant :

« que les défenses flottantes disposées le long du quai (...) étaient en nombre insuffisant pour assurer la sécurité des navires dans des conditions de tempête comme celles rencontrées (...) que, dès lors, l'Etat qui est tenu de fournir aux usagers du port des installations conformes à leur destination, n'apporte pas la preuve de l'entretien normal de l'ouvrage public »³⁶.

³³ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

³⁴ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

³⁵ CAA, Nantes 8 juillet 1993 – Cie Marocaine de Navigation, n° 92NT00517.

³⁶ CAA, Bordeaux 3 février 2004 – Ministre de l'équipement, des transports, et du logement, du tourisme et de la mer c/ Sté navale de l'Ouest, n° 01BX01273.

Même si ses ouvrages ont été conçus au départ de façon satisfaisante, le port a ensuite le devoir continu de les entretenir pour assurer la sécurité des usagers et leur permettre d'utiliser au mieux les installations.

Section 3/ Dommages en raison du défaut d'entretien normal des ouvrages

Il est des missions du gestionnaire de port de préserver le domaine portuaire. Ceci inclut, entre autres, l'entretien des chenaux et des bassins (A), la surveillance du balisage (B), l'inspection des infrastructures (C) ainsi que la prévention des pollutions (D).

A - Entretien des chenaux et des plans d'eau

L'obligation d'un entretien satisfaisant est très large. L'autorité portuaire est responsable non seulement des ouvrages à l'intérieur des limites administratives du port, mais de l'ensemble de ceux concernés par l'exploitation portuaire. Il en va ainsi pour les chenaux d'accès. Ils sont considérés, jusqu'en dehors du port, comme des ouvrages publics, dès lors qu'ils se destinent à la navigation.

Par conséquent, l'autorité portuaire doit garantir le gabarit des chenaux navigables comme mentionnés sur les cartes marines. D'après le Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche, il revient aux Officiers de port de fixer les tirants d'eau admissibles, « *en prenant en compte les informations fournies par l'autorité portuaire sur l'état des fonds et les autres éléments pouvant affecter la navigation* »³⁷.

Les ports doivent donc procéder à des dragages réguliers pour assurer une hauteur d'eau suffisante pour la navigation. Ils sont tenus de communiquer les

³⁷ RGPP, article 8.

informations bathymétriques utiles aux navires, pour qu'ils puissent se déplacer en sécurité dans la zone portuaire. Lorsqu'un obstacle n'est ni balisé, ni signalé sur les cartes marines, ni indiqué par un avis aux navigateurs³⁸, il y a défaut d'entretien normal de l'ouvrage public.

Le Conseil d'Etat confirme le jugement du Tribunal administratif de Nantes sur la responsabilité du Port autonome de Nantes concernant les avaries subies par le navire « Commandant Henry ». En l'espèce, il avait talonné³⁹ dans un chenal de navigation, la profondeur d'eau à cet endroit étant inférieure à celle donnée par le port de Nantes-Saint-Nazaire. Le Conseil d'Etat dit que « *la présence non-signalée du haut-fond (...) doit-être tenue, par elle-même, comme constitutive d'un défaut d'entretien normal de nature à engager la responsabilité du port* »⁴⁰.

De façon similaire, le Conseil d'Etat déclare l'Etat responsable, selon la théorie du défaut d'entretien normal, à la suite du talonnage d'un pétrolier dans le port des Sables-d'Olonne⁴¹. Il donne pour motif que les opérations de dragage avaient été incomplètement effectuées et mal vérifiées par l'autorité portuaire.

La responsabilité du gestionnaire de port se trouve également engagée en cas d'obstacles dans ses bassins, qui viendraient à endommager les navires. Aussi doit-il veiller, grâce à des sonars, à l'absence de saillie ou d'obstacles divers dans ses eaux. Il a ainsi été jugé que la responsabilité de l'Etat était engagée pour la déchirure de la coque d'un chalutier, provoquée par une palplanche métallique formant saillie sur le fond d'un bassin⁴².

En revanche le Conseil d'Etat refuse de reconnaître la responsabilité du port autonome de Rouen en raison du naufrage d'un automoteur qui avait heurté la cornière d'un pont. Il considère que l'obligation d'assurer un entretien des voies navigables « *ne concerne que le chenal et les passes aménagées pour les besoins de la navigation et mentionnés comme tels dans les documents officiels destinés aux usagers* » et que, en l'espèce, l'automoteur ayant heurté une saillie affectant une

³⁸ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

³⁹ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

⁴⁰ CE, 12 février 1982 – CGM c/ Port autonome de Nantes, req. n° 19034, 19045, 22204 et 22776.

⁴¹ CE, 2 Mars 1979 – Ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, req. n° 02413, 07707 et 07736.

⁴² CE, 1^{er} février 1980 – Ministre des transports, req. n° 14503.

paroi extérieure au chenal, le propriétaire de l'automoteur n'est pas fondé à réclamer une indemnité⁴³.

De plus, concernant les avaries subies par un navire après l'enroulement d'un filin autour de son hélice alors qu'il manœuvrait dans l'avant-port de Granville, le Conseil d'Etat estime que l'accident ne peut s'imputer à un défaut d'entretien normal de l'ouvrage public dès lors que « les "instructions nautiques" mettaient les navigateurs en garde contre les dangers de la navigation à cet endroit en précisant qu'ils devaient s'attendre à rencontrer des "appareaux de mouillage" tels que le filin qui est à l'origine de l'accident »⁴⁴.

Mais les dangers non balisés ou les bouées déradées peuvent aussi être à l'origine d'accidents.

B - Balisage défaillant

Lorsqu'un obstacle à la navigation n'est pas signalé, ou qu'il l'est insuffisamment, l'autorité portuaire peut voir sa responsabilité engagée pour dommages de travaux publics, tandis que l'Etat peut être responsable au titre de la défaillance en matière de police du balisage. Si le balisage est établi de façon non réglementaire ou s'il est insuffisant, elle s'expose encore à répondre d'un accident, sur le fondement du risque. Dans le *Droit Maritime Français* R. Rezenthel synthétise parfaitement la question :

«Le balisage dans les ports et leurs abords n'est pas toujours obligatoire, ainsi, l'Etat n'est pas tenu de baliser les chenaux qui ne présentent pas de difficultés nautiques particulières et dont les limites sont mentionnées sur les cartes marines françaises. Cependant, la responsabilité de l'autorité portuaire sera néanmoins engagée si elle a connaissance d'un obstacle dans un chenal et qu'elle ne fait pas modifier les cartes marines en conséquence, ou bien entendu, lorsqu'elle ne procède pas au balisage⁴⁵ »⁴⁶.

⁴³ CE, 11 février 1981 – Port autonome de Dunkerque, req. n° 13024.

⁴⁴ CE, 23 mars 1979 – Ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire c/ M. Delacour, req. n° 08757.

⁴⁵ CE, 16 mars 1960 – Cie maritime des transports de Goudron c/ Cie d'assurances maritimes, req. n° 41271 et 41272.

⁴⁶ REZENTHEL R., « Le régime de responsabilité des activités de plaisance. », *DMF*, n° 576, 1997.

Cette imputabilité apparaît dans une décision du 22 juin 1987. En l'espèce, une bouée avait été déplacée d'une cinquantaine de mètres à la sortie du port de Saint-Malo, sans que les usagers du port n'en aient été informés par un avis aux navigateurs⁴⁷. Le commandant du car-ferry Solidor, trompé dans la position exacte de son navire, s'était échoué. Le Conseil d'Etat y voit un défaut d'entretien normal des ouvrages publics portuaires, de nature à engager la responsabilité de l'Etat⁴⁸.

A l'inverse le Conseil d'Etat refuse de reconnaître la responsabilité du Territoire de la Polynésie Française pour l'échouement d'un paquebot dans la passe du lagon de Bora-Bora. Il rappelle que le commandant était instruit de l'absence de balisage sur les lieux et « *qu'il suit de là, que l'accident est imputable, non à un défaut d'entretien normal de la signalisation provisoire jalonnant l'accès à la rade, mais exclusivement à une manœuvre imprudente du commandant* »⁴⁹.

Ces faits ne cachent pas que la responsabilité de l'autorité portuaire est fort étendue. Ainsi intervient-elle alors même que le balisage est réalisé par une entreprise privée et pour la signalisation d'une installation amodiée. Une vedette de la compagnie maritime « La Concorde » avait été endommagée en heurtant une balise détériorée. Celle-ci avait été posée par une société privée et pour le compte d'une autre, titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime. Le Conseil d'Etat considère « *que ladite balise, affectée à l'usage du public pour les besoins de la navigation maritime, constituait un ouvrage public faisant parti du domaine public de l'Etat* » et que les fautes, à les supposer établies, des sociétés privées « *ne sont pas de nature à exonérer l'Etat de sa responsabilité* »⁵⁰!

Les ponts ou les lignes électriques peuvent également représenter des dangers pour la navigation. Aussi, l'indication erronée du tirant d'air⁵¹ d'un pont engage-t-elle la responsabilité de l'autorité administrative gestionnaire de l'ouvrage. Le Conseil d'Etat a ainsi condamné le Port autonome de Nantes à indemniser les ayants

⁴⁷ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

⁴⁸ CE, 22 juin 1987 – Sté Sudcargos c/ Port autonome de Marseille, req. n° 49347.

⁴⁹ CE, 21 juillet 1972 – The Oceanic Steamship Company c/ Territoire de la Polynésie française, req. n° 80200.

⁵⁰ CE, 23 juin 1993 – Secrétaire d'Etat à la mer c /Sté Codil et Sté Serra, req. n° 82299.

⁵¹ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

droit d'un homme qui s'était électrocuté parce que le mât de son voilier avait heurté les fils d'une ligne haute tension, non signalée par un balisage approprié⁵².

Dans cette longue série des implications possibles de l'administration portuaire, le plus redoutable ne vient-il pas cependant des circonstances fortuites, qu'il lui faudrait pourtant « anticiper », selon le mot à la mode ?

C - Effondrement d'un quai, rupture d'amarres

Les tempêtes, jusqu'au sein des ports, peuvent être à l'origine de bien des dégâts. Or, les juges admettent rarement qu'il y ait là un événement de force majeure, exonérant un port de sa responsabilité.

Par une décision du 26 juillet 2006, le Conseil d'Etat s'est prononcé sur la responsabilité de la commune de Port-Louis, gestionnaire du port de Driasker. En l'espèce, le navire de M.A... avait subi des dommages en heurtant un ponton arraché par la tempête. Le demandeur établissait un lien de causalité direct entre les avaries éprouvées et l'ouvrage public portuaire. Le Conseil d'Etat rappelle que le responsable d'un ouvrage public peut se libérer de sa responsabilité en établissant l'aménagement et l'entretien normaux des ouvrages. Précisément, cependant, les juges pointent le défaut d'entretien normal des ouvrages :

« Le contrôle régulier des catways⁵³, dont la rupture ou l'arrachage est à l'origine des dommages, n'est pas établi (...); en outre, il n'est pas contesté que les installations portuaires (...) présentaient un vieillissement prématuré (...); au surplus, le défaut de conception des installations (...) a favorisé l'apparition des dommages »⁵⁴.

Les ruptures d'amarres, s'il s'agit d'amarres de poste, à savoir celles fournies par le port, relèvent également du défaut d'entretien normal et engagent la responsabilité de l'autorité portuaire pour les dommages subis de ce fait par un navire, s'il s'avère qu'elles étaient en mauvais état ou en nombre insuffisant.

⁵² CE, 5 novembre 1975 – Port autonome de Nantes, req. n° 92734.

⁵³ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

⁵⁴ CE, 26 juillet 2006 – M.A.I.F. c/ commune de Port-Louis, req. n° 272621.

Mais la vigilance du gestionnaire de port n'est pas au bout de ses peines. Une ultime hypothèse est appelée à tenir une place toujours plus grande, conforme à la sensibilité publique.

D- Pollution des plans d'eau

Les dommages subis par le navire peuvent également résulter d'une pollution du plan d'eau. De fait, les eaux des ports maritimes sont considérées, sur le plan juridique, comme relevant du domaine public portuaire. Il s'ensuit que les préjudices causés par leur pollution aux navires sont des dommages de travaux publics, imputables au défaut d'entretien de l'ouvrage public.

La Compagnie Méridionale de Navigation et la Société Marseille Fret avaient subi d'importants dommages dus à la pollution des eaux des deux postes qu'ils s'étaient vu attribué par la Capitainerie. Le Conseil d'Etat décida que l'Etat, alors gestionnaire du port, était l'unique responsable des dommages et qu'il lui revenait de déceler par des analyses le caractère anormalement dangereux de cette pollution⁵⁵.

Dans le *Droit Maritime Français* R. Rezenthel nous livre son analyse jurisprudentielle sur la pollution des plans d'eau :

« Si à la suite d'une pollution accidentelle importante provoquée par l'échouement d'un navire, un autre navire est endommagé lors d'une opération de démazoutage, c'est l'autorité qui a organisé cette opération qui doit en assumer la responsabilité⁵⁶.

En revanche, l'incendie qui est à l'origine du dommage ayant été causé par la chute de gouttes de soudure incandescente sur un tin en bois recouvert de mazout, lors de la construction d'un chalutier dans une partie du port occupé à titre privatif, ne peut être imputable à l'autorité portuaire, en effet, le dirigeant du chantier naval ne pouvait pas ignorer les dangers qui résultaient de la présence habituelle d'une nappe d'hydrocarbures à la surface des eaux du bassin, et ne justifie d'aucune précaution à prévenir les risques d'incendie⁵⁷ »⁵⁸.

⁵⁵CE, 28 mars 1980 – Ministre de l'équipement c/ Cie d'assurance Rhône Méditerranée et autres, req. n° 04032.

⁵⁶CE, Rennes 27 octobre 1983 – M. Salaun, req. n° 81801.

⁵⁷CE, 15 octobre 1969 – Cie d'assurances Le Nord et autres, req. n° 74572

⁵⁸REZENTHEL R., « Le régime de responsabilité des activités de plaisance. », *DMF*, n° 576, 1997.

En somme, l'autorité portuaire voit fréquemment sa responsabilité engagée sur le fondement de la théorie du défaut d'entretien normal. Un grand nombre de défauts peuvent apparaître dans l'enceinte portuaire, ce qui rend la tâche du gestionnaire de port fort complexe : vice de construction (effondrement d'un quai), négligence dans l'entretien des ouvrages (défaut de signalisation), faits extérieurs à l'autorité portuaire (obstacle dans le fond des bassins), etc. L'autorité portuaire doit donc pourvoir à un entretien régulier des installations qu'elle administre et conserver les preuves de sa diligence (patrouilles, périodicité des dragages, appel à des entreprises extérieures, etc.).

De toutes les façons, elle s'expose d'autant plus aux réclamations qu'elle dispose d'une capacité à se faire respecter, au moins théorique, qui n'est pas celle des particuliers.

Chapitre 2

En raison de l'exercice des pouvoirs de police

La police portuaire est une police spécifique aux ports maritimes. Son exercice contribue au bon fonctionnement des activités portuaires et à la protection des installations, notamment à travers la police de la grande voirie. La police portuaire représente le seul service public exercé exclusivement par les autorités publiques dans les ports. En effet, le pouvoir de police, quelle que soit sa forme, ne se délègue pas.

Quant à la police portuaire, le Titre III du Livre III, cinquième partie du Code des transports, en définit les modalités d'exercice. Il délimite, tout d'abord, le champ d'application des dispositions relatives à la police des ports maritimes :

« [Elles] s'appliquent dans les limites administratives des ports maritimes à l'exclusion des ports militaires. Les dispositions relatives à la police du plan d'eau s'appliquent à l'intérieur d'une zone maritime et fluviale de régulation comprenant, en dehors des limites administratives du port, les espaces nécessaires à l'approche et au départ du port. Ces espaces sont constitués des chenaux d'accès au port et des zones d'attente et de mouillage. Les conditions de délimitation de la zone maritime et fluviale de régulation sont fixées par un décret en Conseil d'Etat, qui peut prévoir des dispositions particulières pour les ports civils attenants aux ports militaires »⁵⁹.

Pour les contentieux qui surviendraient, ils relèvent des tribunaux administratifs. Ladite police portuaire et ses caractéristiques juridictionnelles ne sont pas, cependant, les seules à concerner les ports. On y retrouve, notamment, la police de la sécurité et de la salubrité publiques, la police de l'ordre public, la police des eaux, la police des pêches maritimes, la police aux frontières, la police des douanes... Elles s'exercent par le biais d'autorités propres.

La police constitue un domaine pour lequel l'autorité portuaire dispose de droits régaliens importants. Selon le Code des transports, les Officiers de port

⁵⁹ Article L5331-1 du Code des transports.

peuvent requérir toute personne compétente pour accomplir des missions nécessaires au fonctionnement normal du service public portuaire⁶⁰. Ils peuvent monter à bord et effectuer toutes les manœuvres nécessaires pour opérer les mouvements des navires en cas de péril⁶¹.

Ces services publics à caractère administratif, fournis gratuitement aux usagers du port dans un objectif de sécurité du plan d'eau portuaire, peuvent engager la responsabilité du gestionnaire de port. Cette responsabilité en matière de police est, en règle générale, retenue en cas de faute (cf. section 1) ou pour rupture d'égalité devant les charges publiques (cf. section 2). Parfois est encore retenue, par effet attractif, la responsabilité pour dommages de travaux publics (cf. section 3).

Section 1/ Faute de l'autorité de police

La faute de l'autorité de police se qualifie de faute de service. Elle est commise par les agents de l'administration dans le cadre de leurs fonctions. A la différence de la faute personnelle, ils ne sont alors pas personnellement responsables de tels actes. Ils sont imputables au service. La distinction a été établie par « l'arrêt Pelletier »⁶².

Ainsi, en cas de faute de l'autorité de police, seule la responsabilité du gestionnaire de port peut-elle être engagée. Si la victime exerce son action contre l'agent lui-même, l'administration doit porter le conflit devant le Tribunal des conflits, qui décidera de l'incompétence de la juridiction judiciaire et renverra le litige devant les tribunaux administratifs.

La victime doit apporter la preuve de la faute de l'autorité de police. Il appartient au juge de déterminer la pertinence de l'évocation de la faute de service *in concreto*, c'est-à-dire sans référence à une norme de base.

⁶⁰ Article L5331-0 du Code des transports.

⁶¹ Article L5331-12 du Code des transports.

⁶² Trib. Confl., 30 juillet 1873, « arrêt Pelletier », n° 00035.

Pendant longtemps, la seule faute lourde pouvait mettre en jeu la responsabilité de l'autorité de police, comme d'ailleurs la responsabilité de l'administration. Mais la jurisprudence a évolué et désormais la faute simple permet d'engager la responsabilité de l'autorité de police (du moins dans notre domaine d'étude), ce qui a grandement amélioré la situation des victimes.

La jurisprudence a notamment retenu une mauvaise organisation des mouvements des navires (A), une absence de contrôle de l'amarrage (B), des ordres inappropriés (C), et un défaut d'informations concernant les risques encourus par les usagers (D).

A – Faute dans la gestion des entrées et sorties de navires

Il s'agira par exemple d'une autorisation de faire mouvement donnée par un Officier de port à un moment inopportun. En effet, c'est une des missions des Officiers de port de régler l'ordre d'entrée et de sortie des navires du port. La mésaventure d'un navire de l'armement Sealink offre une bonne démonstration. Il avait heurté une jetée du port de Calais pour éviter un petit voilier qui se trouvait dans le chenal alors que le navire y pénétrait. Le Conseil d'Etat considère que « *la présence de ce bateau dans le chenal à un moment où le capitaine du X... avait reçu l'autorisation d'y pénétrer révèle une insuffisance de la surveillance exercée sur les mouvements des navires par les autorités chargées de la sécurité dans le port de Calais* » et que l'Etat doit indemniser le navire en réparation du préjudice subi⁶³.

Une circonstance inverse, mais de même conséquence juridique, serait une interdiction illégale signifiée à un capitaine de navire d'entrer ou de sortir d'un port. En effet, la liberté d'accès dans les ports maritimes de commerce constitue un droit pour les usagers sur le fondement de la Convention de Genève de 1923. Il reste que, au titre du Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche, les Officiers de port peuvent prohiber l'accès du port aux navires « *dont l'entrée serait susceptible de compromettre la sûreté, la sécurité, la santé ou*

⁶³ CE, 28 mai 1982 – Armement naval SNCF Sealink c/ Ministre de la mer, req. n° 23372.

l'environnement ainsi que la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages portuaires »⁶⁴.

Dans une décision du 10 juillet 1987 la société Sudcargos demande à ce que le Port autonome de Marseille soit condamné à l'indemniser du préjudice qu'elle a subi, ses navires affrétés n'ayant pu entrer dans le port de Marseille à la suite d'un mouvement de grève. Le Conseil d'Etat relève « *qu'en interdisant les mouvements de ces bâtiments pour des raisons de sécurité, compte tenu de l'encombrement des bassins et des quais [et de] la carence des remorqueurs dont les équipages étaient en grève, les autorités portuaires (...) n'ont commis aucune faute de nature à engager la responsabilité du port autonome »⁶⁵.*

Une carence dans le contrôle de l'amarrage est aussi constitutive d'une faute de l'autorité de police.

B – Mauvaise vérification de l'amarrage

En effet, selon le Règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche, les navires « *sont amarrés sous la responsabilité de leur capitaine ou patron, conformément aux usages maritimes et aux prescriptions qui leurs sont signifiées par l'autorité investie du pouvoir de police portuaire »⁶⁶.*

En se fondant sur ce texte, la Cour de cassation écarte la responsabilité de la société Pétromarine dont le navire a causé des dommages à un appontement pétrolier, la faute de l'autorité de police constituant une circonstance assimilable à un cas de force majeure. En l'espèce, le pétrolier, amarré de façon non conforme, s'était écarté du quai, ce qui avait provoqué la chute du bras de chargement. La Cour rappelle que l'arrêt attaqué retient que :

« Les autorités portuaires ont validé l'amarrage allégé (...) et, n'ont pas préconisé le renforcement de l'amarrage à l'occasion du renversement du courant de marée et de l'allègement et de la remontée du navire par l'effet du déchargement (...) ; il retient encore que les autorités portuaires n'ont fourni que ces amarres cependant qu'aux termes du guide

⁶⁴ RGPP, article 8.

⁶⁵ CE, 10 juillet 1987- Sudcargos c/ Port autonome de Marseille, req. n° 57506.

⁶⁶ RGPP, article 12.

des terminaux maritimes, pour le poste 511, seules les amarres du port devaient être utilisées, de sorte que le navire ne pouvait compléter l'amarrage avec ses propres amarres »⁶⁷.

Cependant, un arrêt de la Cour administrative d'appel de Bordeaux rappelle que la vérification de l'amarrage d'un navire par un Officier de port ne dispense pas le capitaine d'exercer sa propre surveillance. En l'occurrence, cet impératif s'imposait d'autant que le capitaine avait été informé de la nécessité de surveiller et d'adapter l'amarrage, notamment à marée montante⁶⁸.

Si l'autorité portuaire peut engager sa responsabilité en s'abstenant de s'assurer de la sécurité des navires, elle le peut également en donnant des ordres inadaptés.

C – Ordre inapproprié

Le Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche édicte que « *les mouvements des navires s'effectuent conformément aux usages en matière de navigation et aux ordres reçus, sous la responsabilité de leur capitaine ou patron qui reste maître de la manœuvre et doit prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents* »⁶⁹. Mais il précise, de surcroît, que « *le refus de se conformer aux ordres reçus est réprimé conformément aux dispositions de l'article L. 334-1 du Code des ports maritimes* »⁷⁰.

Au total, l'autorité portuaire est donc susceptible de se voir reprocher un ordre inapproprié qu'elle aurait donné au navire. Aussi les Officiers de port font attention, lorsqu'ils guident un navire dans la zone portuaire, à ne jamais fixer de cap précis (comme 230°, ou autre). Ils indiquent plutôt une direction générale (« Venez sur Tribord, il y a une zone dangereuse à Bâbord »).

Au reste, le Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche donne la possibilité à l'autorité de police portuaire d'imposer

⁶⁷ Cass. com., 26 mai 2010 – Axa marine c/ Pétromarine, req. n° 0912624.

⁶⁸ CAA Bordeaux, 7 mai 1991 – Armement Bergensen c/ Ministre chargé de la mer, n° 90BX00102.

⁶⁹ RGPP, article 8.

⁷⁰ RGPP, article 8.

aux capitaines l'assistance de services de remorquage et de lamanage⁷¹. Cette latitude est cependant à double-tranchant, car après un accident, les Officiers de port pourraient se voir reprocher de ne pas avoir fait application dudit article.

Enfin, l'autorité portuaire engage sa responsabilité si elle n'informe pas ses usagers des risques qu'ils encourent.

D – Lacunes dans la prévention contre les risques

Dès l'accostage d'un navire, les agents de police du port se doivent de remettre à son capitaine les consignes concernant la conduite à tenir en cas de sinistre.

La juridiction administrative apprécie la faute de l'autorité portuaire très strictement, surtout pour des litiges portant sur les contraventions de grande voirie. Une décision du 27 novembre 1985 paraît fort éloquent. Il concerne le navire « Tarragona » qui, amarré à un poste assigné par les autorités du port de Bayonne, avait rompu ses amarres, et endommagé un ponton en heurtant les défenses du quai. Le Secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports demande au Conseil d'Etat la condamnation de l'armateur du navire pour contravention de grande voirie. Au contraire, le Conseil d'Etat conclut à un comportement fautif de l'autorité portuaire :

« La double circonstance que les autorités du port ont assigné au navire, dont le capitaine, qui faisait escale pour la première fois dans ce port, n'avait pas été mis en garde contre les risques encourus, un poste exposé au ressac et une position d'amarrage incommode et qu'elles n'ont pas apporté assez rapidement l'aide sollicitée par le commandant du navire, a constitué un fait ayant mis l'intéressé dans l'impossibilité de prendre les mesures propres à éviter tout dommage aux installations portuaires »⁷².

En ce qui concerne la mise en cause du gestionnaire de port en cas de grève, les plaignants invoquent souvent la faute de l'autorité de police, constituée par

⁷¹ RGPP article 8.

⁷² CE, 27 novembre 1985 – Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer c/ JOOR, req. n° 62362.

l'absence d'utilisation des pouvoirs dont elle dispose pour faire cesser le trouble lorsque celui-ci est manifestement illicite. De même, si le port ne saisit pas le juge des référés pour demander l'expulsion des occupants illégaux du domaine public, il y a une faute qui engage sa responsabilité, car le port est chargé de veiller à l'utilisation normale des installations portuaires. Cependant, la responsabilité du port sera le plus souvent recherchée en s'appuyant sur la théorie du préjudice anormal et spécial.

Section 2/ Responsabilité sans faute pour préjudice anormal et spécial

La mise en jeu de la responsabilité du gestionnaire de port ne résulte pas nécessairement d'une faute de sa part. Elle peut intervenir sur le fondement de la rupture d'égalité devant les charges publiques. Cette théorie a été développée pour protéger les personnes du fonctionnement du service public. Le seul fait d'un dommage « anormal et spécial », même sans faute dudit service public, engagera alors la responsabilité du gestionnaire de port.

C'est surtout lors des barrages des ports, par des manifestants, que les juges ont retenu la responsabilité de l'autorité portuaire en se fondant sur ce concept. L'anormalité et la spécialité du préjudice ont été évaluées d'une part selon le nombre de victimes d'un dommage. De la sorte, si le mouvement social affecte l'ensemble des entreprises, il paraît exclu d'indemniser les usagers sur le fondement de la rupture d'égalité devant le service public. A moins qu'un des usagers ne puisse établir une situation particulière, qui le distingue des autres (A). D'autre part, la durée d'inactivité forcée des navires est considérée (B).

A – Cas des trafics saisonniers

Au travers des décisions successives, le Conseil d'Etat a retenu la responsabilité du port, fondée sur la rupture d'égalité devant les charges publiques, pour des armements qui effectuaient essentiellement un trafic saisonnier. Par une décision du 9 octobre 1989, il condamne l'Etat à réparer le préjudice subi par la compagnie Côtes des Isles du fait du blocus imposé, en août 1980, par les marins-pêcheurs du port de Port-Bail. Le Conseil d'Etat considère, d'une part, que l'impossibilité pour des bateaux de ligne d'entrer ou de sortir d'un port français normalement ouvert au trafic en raison de barrages établis par des tiers pour appuyer des revendications professionnelles n'est pas un aléa normal du commerce maritime. Il souligne d'autre part :

« qu'eu égard à l'ampleur des manifestations déclenchées par les marins-pêcheurs dans la plupart des ports français au moins d'août 1980, qui ont affecté les mouvements des navires et l'activité de très nombreuses entreprises (...) l'abstention de la part des autorités de l'Etat, chargées de la police des ces ports, de recourir à la force pour disperser les barrages, ne peut engager la responsabilité de l'Etat, en dehors de toute faute, qu'envers les usagers ou les tiers qui ont subi du fait de cette abstention un préjudice suffisamment grave et spécial »⁷³.

Parce qu'en l'espèce, l'activité de l'entreprise étant essentiellement saisonnière, la perte de recette induite constituait un préjudice anormal, susceptible d'être indemnisé sur la base du principe de l'égalité devant les charges publiques.

De même, une décision instructive concerne le préjudice subi par la société Sealink à la suite du blocage du port de Boulogne-sur-Mer par les marins-pêcheurs, en août 1980. Il rappelle que l'obligation des autorités de l'Etat, chargées de l'exploitation et de la police des ports maritimes, d'assurer aux usagers du domaine public portuaire son utilisation normale trouve sa limite dans la nécessité de l'ordre public. Or, au vu des circonstances de l'espèce, les autorités compétentes n'ont pas commis de faute lourde, de nature à engager la responsabilité de l'Etat, en s'abstenant de recourir à la force pour disperser les barrages. Le Conseil d'Etat considère cependant :

⁷³ CE, 9 octobre 1989 - Côtes des Isles, req. n° 66052.

« que le dommage résultant de cette abstention des autorités administratives, ne saurait être regardé, s'il revêt une gravité suffisante, et, notamment, s'il excède une certaine durée, comme une charge incombant normalement aux usagers du port (...); qu'eu égard au caractère spécifique du transport maritime de passagers et de véhicules de Grande-Bretagne en France, particulièrement pendant la période estivale, les firmes concernées (...) ont subi, du fait de la fermeture pendant plusieurs jours du port de Boulogne-sur-Mer, un préjudice dont la spécialité et la gravité ont été suffisantes pour qu'il soit regardé comme excédant les charges que les usagers doivent normalement supporter »⁷⁴.

Ainsi, les juges se basent également sur la durée du préjudice pour évaluer son caractère anormal et spécial.

B – Durée d'immobilisation excessive

L'appréciation de l'anormalité du dommage, d'après la durée d'immobilisation des navires, varie sensiblement d'une jurisprudence à une autre selon les circonstances de l'affaire.

Ainsi, dans une décision citée précédemment, le Conseil d'Etat a-t-il jugé que l'immobilisation des navires revêtait un caractère anormal au-delà des premières 24 heures de grève⁷⁵. A l'inverse, concernant l'immobilisation des navires de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation, le Conseil d'Etat estime que le Tribunal administratif de Caen, en fixant à 24 heures la période au-delà de laquelle la responsabilité de l'Etat était engagée, l'a appréciée de manière insuffisante. Il porte pour sa part cette durée à neuf jours⁷⁶.

Lorsqu'un armateur subit un préjudice anormal et spécial, il peut se voir accorder une indemnité différente selon le jugement. De la sorte, soit seuls les frais d'exploitation du navire immobilisé sont indemnisés, soit le préjudice commercial l'est également. Un temps le juge a refusé d'indemniser le paiement des surestaries, mais la jurisprudence récente tend désormais à réparer ce préjudice.

⁷⁴ CE, 22 juin 1984 – Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des transports chargé de la mer c/ Sté Sealink, req. n° 53630.

⁷⁵ CE, 22 juin 1984 – Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des transports chargé de la mer c/ Sté Sealink, req. n° 53630.

⁷⁶ CE, 12 octobre 1988 - Cie Nationale Algérienne de Navigation, req. n° 73711 et 74045.

Il est également des cas où les tribunaux apprécieront la conduite fautive de l'autorité de police comme un dommage de travaux publics.

Section 3/ Effet attractif de la responsabilité pour dommages de travaux publics

Dans certaines circonstances, une règle de droit produit un effet attractif. Les auteurs de l'ouvrage *Droits Maritimes*⁷⁷ exposent de la sorte que la responsabilité pour dommages de travaux publics attire à elle un certain nombre de cas pour lesquels, normalement, la responsabilité devrait se fonder sur la faute de service.

Des exemples se rencontrent, ainsi, pour des dommages occasionnés à un navire par suite d'un ordre inapproprié donné par un Officier de port. La responsabilité de l'autorité portuaire sera fondée sur le régime des dommages de travaux publics, et non sur la faute de service⁷⁸. Il est en effet considéré que les dommages résultent principalement d'une inadaptation des ouvrages à accueillir le navire.

A ce point, l'idée de particuliers sans défense devant le service public, *lato sensu*, finit de paraître bien excessive et, plus encore, surannée. Certains litiges s'étendent également au domaine du droit privé, bien qu'en accord avec le nouveau statut des ports, ceux-ci se fassent de plus en plus rares.

⁷⁷ BEURIER J.-P. (sous la direction de), *Droits maritimes*, DALLOZ Action, 2^e éd., 2009/2010.

⁷⁸ CE, 16 janvier 1953 – Société la Loire fluviale, recueil Lebon p.23 ; CE, 15 juillet 1955 – Menet, recueil Lebon p.768.

Chapitre 3

Le régime de responsabilité civile dans les ports maritimes

Le but des navires, lorsqu'ils se rendent dans les ports, est avant tout d'y effectuer des opérations commerciales. Ils vont embarquer ou débarquer des marchandises, ou des passagers. Ils peuvent également se rendre dans les ports dans la perspective d'un arrêt technique. Ces différentes opérations nécessitent la présence d'outillages et de superstructures spécialisés.

Les outillages publics du port sont, entre autres, les engins de manutention qu'il met à la disposition des usagers (les grues, les portiques et les bandes transporteuses), les hangars destinés à stocker la marchandise, ou encore les bassins qui servent à réparer les navires. Tout cet outillage appartient au gestionnaire de port et se loue aux usagers qui en ont besoin, comme par exemple les entreprises de manutention. Ce sont des activités de type commercial, qui relèvent d'un service public à caractère industriel et commercial.

En ces domaines, la responsabilité de droit privé du gestionnaire de port est mise en jeu à l'égard du navire et de sa marchandise. Les tribunaux judiciaires deviennent compétents pour régler les litiges.

Cependant, la loi du 4 juillet 2008 a imposé aux Grands Ports Maritimes de cesser de détenir ou d'exploiter des outillages de manutention. Ainsi l'exploitation par les ports des outillages utilisés pour les opérations de chargement, déchargement, manutention et stockage liées aux navires est-elle interdite. Ils ont dû transmettre leur outillage à des opérateurs privés de la place portuaire. Le personnel, chargé de l'exploitation de cet outillage (notamment les grutiers et les portiqueurs), a aussi été transféré aux entreprises de manutention.

Les gestionnaires de port voient donc leur rôle recentré sur les missions d'autorité publique (accès maritimes, police portuaire, sécurité et sûreté), ainsi que sur les fonctions d'aménagement du domaine portuaire. On passe de ports « outils », *tool ports*, aux ports « propriétaires », *landlord port*, selon le modèle venu de nos voisins européens. La réforme vise à remédier au manque de productivité et par conséquent de compétitivité de nos ports.

Cependant, certains Grands Ports Maritimes d'outre-mer et les ports à gestion décentralisée peuvent toujours exploiter l'outillage portuaire. Aussi ai-je décidé de consacrer, malgré tout, mon chapitre 3 à la responsabilité du gestionnaire de port du fait de l'outillage public (cf. section 1) et du fait de la grève de son personnel de conduite et de maintenance (cf. section 2). La responsabilité civile du gestionnaire de port peut également être engagée en cas de voie de fait (cf. section 3).

Section 1/ Du fait de l'outillage public

La responsabilité civile du gestionnaire de port peut se trouver engagée pour des conséquences dommageables résultant de l'exploitation d'outillages publics, car ce sont des missions de SPIC. Elle entretient, dans ce contexte, des rapports de droit privé avec les usagers. En principe, le gestionnaire de port est responsable des outillages publics dont il assure la gestion (A). Cette responsabilité peut être contractuelle (B) ou extracontractuelle (C) selon les liens qui unissent les parties. Lorsqu'un dommage est causé par un véhicule public, la responsabilité civile du gestionnaire de port est mise en jeu, même à l'égard des tiers (D).

A/ Concession d'outillage public

Dans l'hypothèse d'une concession, c'est son bénéficiaire qui répondra de la présence et du fonctionnement des outillages et des installations concédés. La responsabilité du concédant n'est mise en jeu qu'en cas d'insolvabilité du

concessionnaire, à moins que l'autorité portuaire n'ait contribué à la réalisation du dommage. Une décision du Conseil d'Etat l'explique très bien :

« Le concessionnaire est seul responsable à l'égard des tiers, sauf faute de la victime ou cas de force majeure, des dommages causés par l'existence ou le fonctionnement des ouvrages concédés et (...) la responsabilité de la collectivité concédante ne peut être engagée de ce fait qu'à titre subsidiaire, au cas d'insolvabilité du concessionnaire »⁷⁹.

En revanche, si l'autorité portuaire assure la gestion de l'outillage, sa responsabilité contractuelle peut-être mise en jeu.

B/ Responsabilité contractuelle

La responsabilité de l'autorité gestionnaire de l'outillage peut être mise en jeu directement lors de l'utilisation des formes de radoub, car il existe à ce moment un lien contractuel entre le navire et le port gestionnaire de l'installation. Dans le *Droit Maritime Français*, M.-Y. Le Garrec nous rappelle qu'ainsi en a jugé la Cour d'appel d'Aix en Provence dans un arrêt du 6 décembre 1984 :

« [Le] navire Tenaga-Lima, un navire méthanier venant d'être construit avait été entré pour des opérations d'essais dans le forme 8 du Port autonome de Marseille.

Lors de son échouage d'importantes déformations de sa tôle de quille survinrent en raison des caractéristiques et du nombre de tins⁸⁰ prévus qui n'étaient pas appropriés à la structure particulière du navire.

Le Port autonome de Marseille, gardien de la chose, a été condamné au paiement des deux tiers du préjudice en sa qualité de professionnel de l'échouage car il ne pouvait ignorer que la structure du navire exigeait certaines précautions et un attinage⁸¹ suffisamment étoffé. Un tiers du préjudice a été laissé à la charge du chantier naval en raison de l'imprécision du plan d'échouage remis aux services du Port autonome »⁸².

S'il n'existe pas de lien contractuel entre l'utilisateur et le gestionnaire de port, la responsabilité de ce dernier peut relever du fait des choses.

⁷⁹ CE, 19 novembre 1975 – Sté d'armement Gautier et Cie, req. n° 98737.

⁸⁰ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

⁸¹ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

⁸² LE GARREC M.-Y., « La responsabilité de l'autorité portuaire dans l'exercice de son activité commerciale et d'utilisation des outillages. », *DMF*, n° 565, 1996.

C/ Responsabilité du gardien de la chose

Il n'y a pas de lien contractuel entre le navire et le gestionnaire de port pour l'utilisation des outillages de manutention. En règle générale, ceux-ci sont loués à des manutentionnaires privés, qui effectuent les opérations de chargement et déchargement sous leur responsabilité. De fait, les dommages causés lors de l'utilisation d'un outillage public doivent être indemnisés par le gardien de la chose, selon l'article 1384 du Code civil⁸³. Il faut donc déterminer, dans chaque cas, qui est le gardien de l'outillage au moment de l'accident.

En principe, la responsabilité est transférée au manutentionnaire, locataire de l'outillage, même lorsque le portiqueur ou le grutier est employé par le port. De fait, au terme des règlements d'outillage, ces derniers deviennent les préposés du manutentionnaire pendant le temps de mise à disposition de l'outillage. Mais tel n'est pas toujours le cas.

La Cour de cassation confirme un arrêt de la Cour d'appel de Douai sur la responsabilité du Port autonome de Dunkerque pour la chute de l'avant-bec d'un portique sur le pont d'un navire de la société Delmas. L'arrêt déclare le port responsable des dommages, parce qu'en l'espèce il avait la qualité de gardien de la chose au moment de l'accident, étant donné que le conducteur du portique avait dû se soumettre à l'ordre du chef de quai, représentant le port⁸⁴.

Par ailleurs, le gestionnaire de port peut être mis en cause quand le dommage provient d'un défaut d'entretien de l'outillage. Cette négligence lui est imputable en tant que propriétaire. La Cour de cassation a déclaré, sur la responsabilité du Port autonome de Dunkerque pour la rupture d'un câble de grue du fait de la corrosion :

« Que même si les parties avaient conclu un contrat de location, le Port autonome avait conservé le pouvoir de contrôler et de surveiller les éléments de la grue et qu'en particulier il faisait vérifier régulièrement le câble ; qu'en déduisant de ces énonciations (...)

⁸³ Article 1384 du Code civil : « On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde ».

⁸⁴ Cass. civ., 2^e ch., 7 juillet 1993 – Delmas-Vieljeux c/ Port autonome de Dunkerque, pourvoi n° 91-21.192.

que le Port Autonome était resté gardien de la grue (...), en cette qualité il était responsable d'un dommage causé par un vice interne de la chose »⁸⁵.

En revanche, lorsque la victime est un tiers par rapport à l'ouvrage, on est en présence d'un dommage de travaux publics⁸⁶. Toutefois, il est juste de rappeler la situation particulière des tiers en cas de dommage provoqué par un véhicule public.

D/ Le cas des véhicules

D'après la loi du 31 décembre 1957, lorsqu'un véhicule, appartenant à une personne publique, occasionne un dommage à un usager ou à un tiers, c'est la responsabilité civile du gestionnaire de port qui est mise en jeu. Or, cette notion de véhicule est interprétée de manière extensive par la jurisprudence. En conséquence, les portiques et les ponts roulants entrent dans la catégorie. Ainsi, la Cour de cassation conclue-t-elle :

« qu'ayant relevé (...), d'une part, que le pont roulant qui a causé des dommages au mât du navire Aspra se déplaçait de façon autonome grâce à ses propres moteurs bien que ceux-ci soient alimentés en énergie par un câble les reliant au réseau électrique et, d'autre part, que la mobilité de celui-ci était une des conditions de l'utilisation, du part que ayant heurté le mât du navire, la Cour d'appel a pu déduire de ses constatations que le pont roulant constituait un véhicule et retenir la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire »⁸⁷.

Si ces différents distinguos tombent plus ou moins sous le sens, la jurisprudence trouve bien davantage à s'exercer pour les faits de grève, qui dans les dernières années ont largement affecté les ports français.

⁸⁵ Cass. civ., 1^{re} ch., 28 octobre 1987 – Port autonome de Dunkerque, pourvoi n° 86-10.771.

⁸⁶ Cass. civ., 1^{re} ch., 23 juin 1981, pourvoi n° 80-14.499.

⁸⁷ Cass. civ., 1^{re} ch., 15 avril 1975 – Cie maritime Carlo Cameli c/ Port autonome de Dunkerque, pourvoi n° 74-10.998.

Section 2/ Responsabilité du gestionnaire de l'outillage public portuaire pour faits de grève de son personnel

Le gestionnaire de port court un risque particulier et sérieux d'engager sa responsabilité civile, contractuelle (A) ou délictuelle (B), à l'égard des usagers du port, en cas de grève imprévue de son personnel (C), du fait de l'immobilisation des navires dans le port. Bien que le droit de grève des salariés soit garanti par la Constitution, il revient à l'autorité portuaire d'assurer la continuité du service public, ou d'informer les usagers sur les risques susceptibles d'en affecter le fonctionnement, alors même que ces usagers n'ont aucun droit au maintien dudit service. Dans une décision du Conseil Constitutionnel, il est rappelé :

« que le droit de grève est un principe de valeur constitutionnelle, mais qu'il a des limites (...) ; que, notamment en ce qui concerne les services publics, la reconnaissance du droit de grève ne saurait avoir pour effet de faire obstacle au pouvoir du législateur d'apporter à ce droit les limitations nécessaires en vue d'assurer la continuité du service public qui, tout comme le droit de grève, a le caractère d'un principe de valeur constitutionnelle ; que ces limitations peuvent aller jusqu'à l'interdiction du droit de grève aux agents dont la présence est indispensable pour assurer le fonctionnement des éléments du service dont l'interruption porterait atteinte aux besoins essentiels du pays »⁸⁸.

La qualification de « principe à valeur constitutionnel » oblige le gestionnaire du port à garantir le service public. L'excuse que le mouvement social a pour origine une situation hors du contrôle de l'employeur est inopérante pour l'exonérer de toute responsabilité à l'égard des usagers.

Il n'empêche que le juge cherchera si le gestionnaire de port avait quelque possibilité de prévenir les usagers de la cessation du travail, ou la faculté d'adopter des mesures qui en limitassent les conséquences. En cas de mouvement inopiné, sans préavis et sans que l'autorité portuaire n'ait disposé d'éléments la convainquant d'avertir les usagers du risque encouru, le juge reconnaîtra un cas de force majeure, exonérant le gestionnaire de l'outillage.

⁸⁸ Conseil Const., 25 juillet 1979, décision n° 79-105.

A/ Responsabilité contractuelle

Il reste que le gestionnaire de port peut voir sa responsabilité engagée sur le plan contractuel si le contrat de mise à disposition des équipements portuaires est en cours d'exécution et que ses obligations ne sont pas exécutées.

Dans le *Droit Maritime Français*, R. Rezenthel fait à ce propos l'analyse d'un arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence⁸⁹. En l'espèce, le navire « Illusion » a été bloqué dans la forme de radoub⁹⁰ du port de Marseille par une grève des salariés de l'établissement portuaire. L'auteur de l'article note que :

« Si la grève du personnel chargé de l'exploitation de l'outillage public peut constituer un cas de force majeure pour les usagers à l'égard de leurs clients, l'employeur des salariés grévistes ne peut pas invoquer ce moyen à l'égard de ses usagers dès lors que l'événement était prévisible.

*Par ailleurs, la responsabilité des organisations syndicales ne peut être engagée lorsqu'elles ne sont pas impliquées dans l'exécution d'actes illicites, ou qu'elles n'en ont pas pris l'initiative »*⁹¹.

La responsabilité du gestionnaire de port sera engagée sur le plan extracontractuel, lorsque les usagers qui ont réservé des installations ne peuvent pas les utiliser en raison de la grève, hors toujours la force majeure.

B/ Responsabilité délictuelle

Un arrêt de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence illustre ce propos. Le Grand Port Maritime de Marseille est condamné à indemniser la société Marfret du préjudice qu'elle a subi, n'ayant pas pu décharger ses navires en raison du mouvement de grève des employés du port affectés au maniement des grues et portiques. Il n'existait pourtant aucun lien contractuel entre la compagnie de

⁸⁹ CA, Aix en Provence 18 juillet 2013 – Nautech c/ GPM de Marseille, n° 11-19.567, *DMF*, n° 754, 2014, obs. REZENTHEL R. « Responsabilité contractuelle du gestionnaire de l'outillage public portuaire pour faits de grève. »

⁹⁰ Cf. Annexe 1 « Lexique des termes nautiques »

⁹¹ Rezenthel R. « Responsabilité contractuelle du gestionnaire de l'outillage public portuaire pour faits de grève. », *DMF*, n°754, 2014

navigation Marfret et le Grand Port Maritime de Marseille. Aussi, l'action concernée est-elle de nature délictuelle. Marfret estime que l'incurie du Grand Port Maritime de Marseille, à savoir l'indisponibilité de l'outillage du port nécessaire au chargement et au déchargement des navires, lui a causé un dommage au sens de l'article 1382 du Code civil⁹². La Cour juge alors que :

« Le Grand Port Maritime de Marseille, en n'avouant pas qu'il était incapable de garantir le service de l'outillage du port, a induit en erreur la société de manutention Intramar, laquelle n'a pu avertir à temps la compagnie maritime Marfret pour qu'elle prenne d'autres dispositions. Il s'agit d'une faute réitérée du Grand Port Maritime de Marseille. Le Grand Port Maritime de Marseille ne peut se prévaloir d'aucune cause de force majeure alors qu'il savait la grève prévisible »⁹³.

Ainsi, même en l'absence de préavis, le gestionnaire de port engage sa responsabilité car il a disposé d'éléments lui laissant craindre un arrêt de travail imminent. Or, il n'a pas averti les usagers du risque. La réparation est due pour les frais engagés par les manutentionnaires (engagement de personnel) et pour les frais d'immobilisation du navire.

En revanche, dans le *Droit Maritime Français* R. Rezenthel note, s'agissant de la grève des grutiers du Port autonome de Rouen, que :

« La Cour d'appel d'Amiens, a jugé que l'employeur ne pouvait pas prévoir lors de la conclusion des contrats de mise à disposition de son personnel au profit des entreprises de manutention, que celui-ci se mettrait en grève sans respecter le préavis. Il est intéressant de relever que la Cour ajoute que la tension sociale et la réitération des événements permettaient au Port autonome « d'imaginer le principe d'un nouvel arrêt surprise, sans pour autant en prévoir les modalités précises de survenance de chacun des mouvements litigieux, sauf à considérer que, pendant les trois années en cause, le Port autonome aurait dû s'abstenir de signer tous contrats de mise à disposition des grutiers ; qu'une telle solution n'était toutefois pas possible et n'aurait pu qu'être dénoncée par les sociétés manutentionnaires puisque le Port autonome est investi d'une mission de service public dont il a le monopole en ce qui concerne les engins et installations portuaires, qu'il ne peut

⁹² Article 1382 du Code civil « Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».

⁹³ CA Aix-en-Provence, 7 mars 2013 – Sté Marfret c/ GPM de Marseille, n° 20-13.150 ; DMF, n° 748, 2013, obs. REZENTHEL R., « La responsabilité du gestionnaire de l'outillage public consécutive à des mouvements de grève successifs de son personnel ».

refuser de mettre à la disposition des usagers sous le seul prétexte de mouvements éventuels mais imprévisibles dans leurs modalités exactes »⁹⁴.

En revanche, l'autorité chargée de la gestion du port ne pourra pas être mise en cause pour les préjudices occasionnés par des entreprises privées, disposant d'un agrément pour exercer leur activité sur le port.

C/ Cas des missions de SPIC assurées par des entreprises privées

Le pilotage, le remorquage et le lamanage sont des activités de SPIC, exercées par des entreprises privées. Par conséquent, le gestionnaire de port ne sera pas responsable des dommages qui sont de leur fait.

Ainsi, il a été jugé que le gestionnaire de port n'est pas responsable du préjudice subi par les usagers en cas de grève des équipages d'entreprises de remorquages disposant d'un agrément pour exercer leur activité sur le port. C'est à leur employeur qu'il revient de faire respecter les conditions de service minimum, imposées par l'acte d'agrément. En l'espèce, la société Sollac a demandé la condamnation du Port autonome de Dunkerque pour le préjudice qu'elle a subi suite à la grève du personnel d'une société de remorquage agréée par le Port autonome de Dunkerque, qui avait empêché les navires minéraliers et charbonniers d'accéder aux quais de déchargement. La Cour rappelle :

« qu'aucune disposition du Règlement particulier de police du port ni du Règlement général de police des ports maritimes annexé à l'article R 351-1 du Code des ports maritimes n'imposait au Port autonome de Dunkerque d'assistance de remorqueurs pour manœuvrer à l'intérieur des limites portuaires ; que d'autre part, la sécurité de la navigation maritime n'étant pas compromise, le Port autonome de Dunkerque n'a commis aucune faute dans l'exécution de sa mission de service public à caractère administratif en ce qui concerne la police des accès du port en s'abstenant de mettre en œuvre des moyens de substitutions permettant de pallier la défaillance de la société privée chargée du remorquage »⁹⁵.

⁹⁴ REZENTHEL R., « La cessation inopinée du travail par les grutiers salariés d'un port autonome constitue pour l'employeur une cause étrangère l'exonérant de son obligation d'assurer la continuité du service public », *DMF*, n° 564, 1996 ; arrêt CA Amiens, 4 décembre 1995 – Syndicat des manutentionnaires et employeurs de main d'œuvre du Port autonome de Rouen c/ Port autonome de Rouen, n° 4-26.493.

⁹⁵ CAA Nancy, 8 octobre 1992 – Sté Sollac c/ Port autonome de Dunkerque, n° 91N00216.

Mais si le port paraît ici en victime de sa négligence, il lui faut encore pondérer ses initiatives.

Section 3/ La voie de fait

La voie de fait est une construction jurisprudentielle. Elle est constituée lorsque l'autorité publique prend une mesure qui ne se rattache pas à l'exercice d'un pouvoir qui lui est reconnu, ou lorsqu'elle agit sans droit ni titre en portant « *atteinte à la liberté individuelle ou aboutissant à l'extinction du droit de propriété* » pour reprendre la définition donnée par la décision du 17 juin 2013 du Tribunal des conflits⁹⁶. Les juges judiciaires deviennent alors compétents pour connaître de cette irrégularité.

Dans un arrêt du 29 novembre 1994, la Cour de cassation a considéré que le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, gestionnaire du port de la Ciotat, ne commettait pas une voie de fait en plaçant des barrières pour interdire l'accès à des pannes⁹⁷ flottantes installées sans autorisation par la ville de la Ciotat pour les navires de plaisance. Il intervenait sur « *le fondement des pouvoirs de police interne qu'il possédait sur les installations portuaires dont il avait la garde et visait à interdire une utilisation illicite du domaine public maritime* »⁹⁸.

**

*

Au vrai, il y a peu d'exemples repérables, dans la jurisprudence, qui se centrent sur la voie de fait. Elle complète néanmoins, comme une éventualité de plus, une liste bien longue. En voici assez pour se convaincre déjà que le juriste est un auxiliaire presque aussi nécessaire au gestionnaire de port que son personnel technique, s'il entend s'orienter et se garder dans le maquis des responsabilités.

⁹⁶ Trib. Confl., 17 juin 2013 – MB c/ Sté ERDF n° 3911.

⁹⁷ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

⁹⁸ Cass. civ., 1^{re} ch., 29 novembre 1994 – Ville de la Ciotat c/ Conseil Général des Bouches du Rhône, pourvoi n° 93-10.074.

S'ajoute, pour augmenter la complexité, les partages et exonérations éventuels, qui offrent toutefois autant de remèdes voire d'échappatoires.

PARTIE 2

PARTAGE ET EXONERATION DE RESPONSABILITE POUR L'AUTORITE GESTIONNAIRE D'UN PORT

Pendant longtemps la responsabilité de l'administration ne pouvait tout simplement pas être engagée. La question de l'exonération ou du partage de la responsabilité ne se posait donc pas. L'administration, agissant dans l'intérêt général, ne devait pas voir son action entravée par un risque juridique trop important. En fait, il y avait, à l'arrière-plan, un héritage de la conception romaine de l'Etat. Mais il entraînait au XIXe siècle en concurrence avec une philosophie du droit anglo-saxonne, qui accompagnait l'avancée du capitalisme contemporain. Selon cet utilitarisme, l'avantage exorbitant de l'Etat se réduisait. Au reste progressait encore le sens de la protection des citoyens.

Un tournant majeur survenait avec l'arrêt « Blanco ». Celui-ci affirme, en effet, que la responsabilité de l'administration peut être engagée. Il précise toutefois : *« que la responsabilité, qui peut incomber à l'Etat, pour les dommages causés aux particuliers par le fait des personnes qu'il emploie dans le service public, ne peut être régie par les principes qui sont établis dans le Code civil, pour les rapports de particulier à particulier »*⁹⁹. En bref, comme on l'a vu précédemment, lorsque l'administration est mise en cause, l'action en justice s'exerce selon les règles propres au service public, à savoir devant les juridictions administratives.

Si un temps, le régime de la responsabilité administrative s'est fortement distingué du droit commun (faute lourde requise, préjudices non indemnisables comme par exemple le dommage moral), il se rapproche aujourd'hui toujours plus de la responsabilité de droit privé. En retour, selon cette logique, la jurisprudence

⁹⁹ Trib. Confl., 8 février 1873 – Blanco, n° 00012.

dégage pour tout ou partie les collectivités administratives de la responsabilité qu'elles pourraient encourir dans des hypothèses homologues à celles retenues par le droit privé. Au bilan, les causes susceptibles d'exonérer l'administration, totalement ou partiellement, de sa responsabilité s'énumèrent comme suit :

- Le fait d'un tiers. Dans l'hypothèse de la responsabilité pour faute, en cas de fait d'un tiers, la jurisprudence admet que la personne publique n'est responsable qu'à proportion de l'influence de sa faute. Il importe de retenir que, en revanche, l'autorité gestionnaire d'un port ne saurait invoquer ce fait d'un tiers pour atténuer sa responsabilité dans les domaines de la responsabilité sans faute et dans ceux où existe, à l'encontre de l'administration, une présomption de faute. Ladite autorité demeure donc toujours entièrement responsable à l'égard de la victime, quitte à se retourner contre le tiers et à l'appeler en garantie.
- La faute de la victime (cf. section 1). L'administration doit cependant prouver la faute de la victime. Elle peut alors se voir totalement ou partiellement exonérée de sa responsabilité.
- La force majeure (cf. section 2). Elle exonère l'administration de sa responsabilité pour faute et sans faute
- Le cas fortuit (cf. section 2) que le droit administratif différencie de la force majeure.

Par ailleurs, il existe un certain nombre de cas qui peuvent donner naissance à des actions contentieuses (cf. section 3).

Chapitre 1

La faute du capitaine ou de l'équipage

Lorsque la victime commet une faute, qui a concouru à la réalisation du dommage, le gestionnaire de port peut être en partie libéré de sa responsabilité. Une faute simple du capitaine ou de son équipage (comme une simple imprudence ou une négligence) suffit. L'on connaît le brocard : *In lege Aquilia, et culpa levissima venit*¹⁰⁰ ! Le juge peut également relever les raisons pour lesquelles la victime ne pouvait méconnaître un risque et devait donc prendre les précautions nécessaires.

Le partage de responsabilité s'apparente à une peine privée. La victime ayant contribué à la production du dommage est sanctionnée par la diminution de l'indemnité qu'elle se verra accordée en réparation du préjudice subi. A l'image de la faute du responsable, celle de la victime s'apprécie de façon objective. O. SABARD avertit toutefois, dans sa recherche sur « Les causes d'exonération en droit français et dans d'autres ordres juridiques nationaux », qu'une faute postérieure de la victime n'est pas prise en considération :

« En l'état du droit positif, le juge français (...) ne prend en considération la faute de la victime qu'à la condition d'être antérieure au fait dommageable imputable au défendeur ou à tout le moins, à la réalisation du dommage. La faute postérieure de la victime est en conséquence sans effet sur la responsabilité du défendeur (...). La Cour de cassation française justifie cette solution par le principe de la réparation intégrale qui imposerait à l'auteur d'un accident d'en réparer toutes les conséquences dommageables. Pourtant, le recours à ce principe directeur de la réparation ne paraît pas opportun dans la mesure où il impose certes au responsable de réparer tout le dommage dont souffre la victime mais seulement celui qui résulte directement du fait dommageable qui lui est imputé. Or, par hypothèse, la faute postérieure de la victime a eu une influence sur l'étendue du dommage en aggravant les conséquences dommageables imputables au fait du défendeur. Ainsi, il serait logique de limiter la condamnation du défendeur à la fraction des conséquences

¹⁰⁰ « Dans la loi Aquilia, la faute la plus légère engage la responsabilité ».

dommageables qui sont la suite directe du fait générateur de sa responsabilité, et partant de laisser à la charge de la victime celles qui résultent de son inertie »¹⁰¹.

La faute de la victime n'étant que l'une des causes à l'origine du dommage, son effet exonératoire reste partiel. Le gestionnaire de port demeure en partie responsable du dommage. Ceci vaut dans les cas de responsabilité pour faute, mais également pour la responsabilité de plein droit.

Ce sont les juges du fond qui ont plein pouvoir pour apprécier la part de responsabilité de chacun. Ils vont procéder à une répartition entre le gestionnaire de port et la victime selon la gravité des fautes commises par chacune des parties et d'après leur incidence dans la réalisation du dommage. Il n'y a aucun critère de partage fixé par avance. Tout est laissé à la libre appréciation des magistrats, au vu des circonstances de l'affaire. Ils ont en somme une grande marge de manœuvre.

La répartition pourra s'établir par moitié, à 30% contre 70%, voire rester à 100% pour la victime, si le juge estime que sa faute constitue la cause exclusive du dommage. La jurisprudence considère même qu'une faute de la victime, par son exceptionnelle gravité, peut exonérer totalement la personne publique.

Dans différents cas concrets la jurisprudence a relevé la faute du capitaine, permettant ainsi à l'autorité portuaire de se dédouaner, pour tout ou en partie, de sa responsabilité. Certains méritent d'être soulignés, comme il suit. En la matière, les fautes le plus souvent invoquées par le défendeur sont une erreur dans la conduite du navire (cf. section 1), un non-respect des prescriptions de police (cf. section 2), ou encore une faute d'imprudence (cf. section 3).

Section 1/ Erreur dans la conduite du navire

Une maladresse lors de la manœuvre d'accostage ou d'appareillage se révèle assurément le cas le plus fréquent. Mais il peut également s'agir d'une erreur dans le

¹⁰¹ SABARD O., Maître de conférences à l'Université de Tours, « Les causes d'exonération en droit français et dans d'autres ordres juridiques nationaux ».

calcul de la marée (B), ou d'une vitesse excessive du navire (C). En ces circonstances, l'autorité portuaire ne saurait être tenue pour responsable des fautes du navigant, pour autant qu'elle ait mis en place un système suffisant pour le prévenir des dangers. Entendons zone portuaire correctement cartographiée, disposition ou entretien d'un chenal pour permettre au navire de rejoindre le port en toute sécurité, signalisation des dangers, informations sur la marée, etc.

A/ Maladresse dans la manœuvre

Dans un arrêt de la Cour administrative d'appel de Nantes, les juges limitent la responsabilité de l'Etat à la moitié des conséquences dommageables de l'accident subi par le navire « Midelt », au motif que son commandant ne pouvait ignorer les difficultés que présentaient, pour un navire de cette importance, le franchissement du chenal dans des conditions météorologiques aussi défavorables. Le commandant, lit-on, « *a commis une faute d'imprudence en prenant la décision d'entreprendre sans attendre la manœuvre de franchissement* »¹⁰².

De même, le Conseil d'Etat, concernant les avaries subies par le navire « Uralar Tercera » lors du heurt de son flanc avec un duc d'albe¹⁰³, considère que l'accident ne peut s'imputer à un défaut d'entretien normal de l'ouvrage public. En effet, précise-t-il :

*« Le duc d'albe n'étant pas destiné à servir d'appui aux navires pour faciliter leur manœuvre à l'entrée du port, il appartenait au commandant d'imprimer à son bâtiment une trajectoire qui n'implique pas l'utilisation de cet ouvrage à des fins pour lesquelles il n'a pas été conçu ni entretenu »*¹⁰⁴.

D'autre part, si le capitaine s'échoue suite à une mauvaise estimation de la hauteur d'eau sous quille, l'autorité portuaire ne pourra pas être tenue pour responsable.

¹⁰² CAA Nantes, 8 juillet 1993 – Cie Marocaine de Navigation, n° 92NT00517.

¹⁰³ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

¹⁰⁴ CE, 25 septembre 1989 – Armement Naviera Uralar, req. n° 81362.

B/ Mauvaise appréciation de la hauteur d'eau

Par une décision du 20 février 1970, le Conseil d'Etat constate qu'un navire pouvait effectivement sortir d'un port à l'heure de marée basse qu'avait choisie son capitaine, mais sous réserve de suivre les bas-fonds, dont le tracé était connu. Le Conseil considère qu'il n'appartenait pas au Commandant de port de rappeler au capitaine, en autorisant la manœuvre, ses obligations à cet égard. Par conséquent, l'échouement sur les hauts-fonds du port, est « *quel qu'ait été leur état d'entretien, uniquement imputable à la faute commise dans la conduite du navire* »¹⁰⁵.

Parmi les fautes qu'un capitaine peut commettre dans la conduite de son navire, la jurisprudence a retenu une allure excessive.

C/ Vitesse inadaptée

La Cour d'appel administrative de Nantes se prononce sur le cas d'un pétrolier qui avait talonné¹⁰⁶ le fond d'un chenal d'accès du port de Saint-Nazaire. Les juges, en se fondant sur le compte-rendu de l'expert, analysent les causes de l'accident une à une :

- La sonde effectuée sur le lieu de l'accident correspondait bien aux profondeurs indiquées par les cartes marines et il n'a pas été constaté la présence de roches. La responsabilité du port ne peut donc être recherchée en raison du défaut d'entretien normal du chenal.
- Les autorités portuaires avaient pris un « pied de pilote¹⁰⁷ » et avaient fixé, à marée haute, un tirant d'eau maximum admissible pour entrer dans le chenal à 15,25 mètres.
- Le pétrolier avait annoncé à son arrivée un tirant d'eau de 15,20 mètres et pouvait donc normalement emprunter le chenal en toute sécurité. La responsabilité du port ne peut être engagée sur une faute de l'autorité de police.

¹⁰⁵ CE, 20 février 1970 – Sté financière et industrielle des ateliers et chantiers de Bretagne, req. n° 75515.

¹⁰⁶ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

¹⁰⁷ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

- Le commandant s'est engagé dans le chenal alors que la marée était encore montante.
- Le commandant n'a pas réduit la vitesse du navire dans la partie du chenal qui était la plus délicate à négocier, en raison d'un rétrécissement et d'un changement de direction.
- Cette vitesse excessive, combinée avec une assiette¹⁰⁸ négative du navire a entraîné un effet de « squat¹⁰⁹ ».

La Cour conclut que l'accident « *doit être regardé comme exclusivement imputable à l'imprudence du commandant du navire* » et exonère le port de toute responsabilité¹¹⁰.

Dans le *Droit Maritime Français*, R. Rézenthel nous livre ses observations sur un accident similaire survenu au navire « Port Racine » :

« Dans un jugement du 13 avril 2006, le Tribunal administratif de Rouen exonère de toute responsabilité le port de Rouen pour les dommages subis par un pétrolier qui, dans un chenal d'accès, avait heurté un quai. Le Tribunal estime que l'accident n'était en rien lié à l'ouvrage public, étant seulement la conséquence de la vitesse excessive du navire qui, à l'approche d'un croisement avec un autre bâtiment avait, non pas diminué sa vitesse mais accéléré celle-ci, ce pour dépasser un navire tiers, l'assiette négative du navire ayant aggravé les choses »¹¹¹.

Cependant, dans la mesure où il revient à la Capitainerie de gérer les mouvements des navires et de leur assigner leur place à quai, un capitaine pourra toujours tenter d'engager la responsabilité de l'autorité portuaire. Il s'efforcera de prouver qu'il avait reçu un poste inadapté en raison des conditions météorologiques, que la zone d'évitage¹¹² était insuffisante au vu des dimensions et des caractéristiques techniques de son navire, etc. Un « classique » du défendeur sera alors de prouver un non-respect des prescriptions de police.

¹⁰⁸ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

¹⁰⁹ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

¹¹⁰ CAA Nantes, 31 mars 2005 – Conoco Investments Norgec c/ Port autonome de Nantes – Saint-Nazaire, n° 00NT01838.

¹¹¹ REZENTHEL R., « Dommages subis par un navire dans un chenal d'accès portuaire : portée et application du Règlement de police portuaire. », *DMF*, n° 677, 2007 ; arrêt TA Rouen, 13 avril 2006 – Sté Broström Tankers, n° 0102883.

¹¹² Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

Section 2/ Non-respect des prescriptions de police

Chaque port établit un Règlement particulier de police, qui récapitule les obligations de ses usagers. Il vient en sus du Règlement général de police, du Code des transports et du Code des ports maritimes. Le Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche s'applique, pour le tout, à l'intérieur des limites administratives des ports dont l'activité dominante est le commerce ou la pêche. Les ports de plaisance ne dépendent pas de ce règlement. Une partie du Règlement s'applique également aux zones maritimes et fluviales de régulation.

Ces diverses prescriptions sont un moyen, pour l'autorité de police, de se protéger des actions en responsabilité. Elle entend montrer qu'elle a pris toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de ses usagers. Ceux qui ne se conforment pas à ces instructions engagent *ipso facto* leur responsabilité.

Les directives de police sont variées et de plus différent d'un port à un autre sur certains points. Elles concernent, entre autres, l'organisation de l'entrée et de la sortie du port (A), les consignes de lutte contre les sinistres (B), l'amarrage du navire (C), les opérations de chargement et de déchargement etc. S'ajoutent les prescriptions temporaires qui viennent répondre à des événements particuliers (dragage d'une zone, présence de plongeurs, etc.). Les navires reçoivent à bord les AVURNAV (avertissements urgents de navigation) qui les informent de tout changement de situation.

A/ Pilotage obligatoire

Un exemple de l'efficacité juridique, pour l'administration, de ces précautions apparaît dans une décision déjà évoquée, concernant l'échouement d'un navire à la sortie du port de Saint-Malo. Le Conseil d'Etat ne met à la charge de l'Etat que la moitié des conséquences dommageables, au motif que le commandant du « Solidor », en ne prenant pas de pilote, contrairement à l'obligation qui lui en était

faite, a commis une faute de nature à limiter la responsabilité de l'Etat¹¹³. De fait, le pilotage est obligatoire pour les navires faisant plus d'une certaine longueur, fixée pour chaque port par les réglementations locales. Cette dimension varie de 40 à 70 mètres.

On relève également dans les textes, l'obligation de maintien d'un personnel à bord¹¹⁴.

B/ Obligation de maintien de personnel à bord

Un navire, même à quai, reste une source de danger potentiel : amarrage qui casse, départ de feu, voie d'eau ... Dans une décision, mentionnée précédemment, concernant le naufrage d'un chalutier dû à un morceau de palplanche dans le fond d'un bassin, le Conseil d'Etat déclare que le dommage découle en partie d'une négligence de la victime, dans la mesure où il n'y avait pas de gardien à bord, contrairement aux prescriptions du Règlement général de police des ports de commerce et de pêche¹¹⁵. Cependant dans une décision antérieure, le Conseil d'Etat avait condamné l'Etat, comme entièrement responsable du dommage subi par un navire, bien que le nombre de matelots à bord ait été insuffisant, au motif que l'accident n'en auraient pas été moins grave pour autant¹¹⁶.

Le capitaine sera également fautif s'il ne s'amarre pas conformément aux ordres donnés par l'autorité portuaire.

C/ Non-respect des prescriptions de placement à quai

Une décision du Conseil d'Etat offre un autre cas. Il y est considéré que le fait d'amarrer une embarcation à un endroit non désigné par l'autorité portuaire constitue une faute, qui la dégage de sa responsabilité¹¹⁷. Un arrêt de la Cour de cassation

¹¹³ CE, 22 juin 1987 – Sté Emeraude Ferries c/ Ministre de la mer, req. n° 49347.

¹¹⁴ RGPP, article 14.

¹¹⁵ CE, 1^{er} février 1980 – Ministre des transports, req. n° 14503.

¹¹⁶ CE, 3 novembre 1976, req. n° 98377.

¹¹⁷ CE, 29 janvier 1982 – Constructions maritimes Edouard Richard, req. n° 24437.

estime également fautif le propriétaire d'un navire qui s'amarre à un navire de taille plus faible que la sienne, contrairement au Règlement particulier de police du port¹¹⁸. Au vrai, le non-respect des réglementations, comme il apparaît bien ici, ne se distingue pas toujours aisément des initiatives inappropriées d'un capitaine.

Section 3/ Imprudence du capitaine du navire

Aucune de ces dispositions administratives ne se sépare de la vigilance, eu égard à leur respect, et de l'habileté à manœuvrer du capitaine concerné et de son équipage. Il y a bien là un nouvel angle sous lequel considérer une même problématique. En effet, une imprudence du capitaine comme le fait de modifier sa manœuvre sans en informer la Capitainerie (A), le choix d'un chenal inadapté (B), ou tout simplement un manque d'initiative (C), constitue une faute de nature à exonérer en tout ou en partie le gestionnaire de port de sa responsabilité.

A/ Retard à l'appareillage

En conséquence des réglementations précédemment abordées, quand un navire souhaite entrer dans le port, le quitter ou faire quelque autre mouvement, il est tenu d'en demander l'autorisation par VHF ou par tout autre moyen à la Capitainerie. Elle accorde ou non le passage, selon la situation nautique du moment. Elle informe le navire du trafic dans la zone portuaire et lui donne les conditions météorologiques dans le port. La permission de faire mouvement est matérialisée par les feux portuaires. Trois feux verts fixes autorisent le passage à sens unique. Trois feux rouges fixes interdisent le passage. Trois feux rouges à éclats indiquent un port fermé. Cependant, au titre du Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche, les ordres donnés par les Officiers de port prévalent sur la

¹¹⁸ Cass. com., 10 juillet 1989, pourvoi n° 86-15.933.

signalisation¹¹⁹. Il convient surtout de retenir deux points, à l'origine des principales bévues. L'autorisation est provisoire. Elle ne vaut que pour un court laps de temps suivant la demande. Et la Capitainerie doit être informée de toute modification éventuelle affectant le mouvement annoncé.

La décision du 17 juin 1987 rapporte comment le capitaine du navire « Citerna 36 » avait quitté son poste à quai, après autorisation donnée par la Capitainerie, pour rejoindre le large¹²⁰. Il revint inopinément à quai, pour laisser manœuvrer un autre navire, si bien qu'il n'appareilla que dix minutes plus tard. Dans l'ignorance de ce retard du « Citerna 36 », l'Officier de port avait entre-temps autorisé le « Pointe du Roch » à faire mouvement. Les deux navires entrèrent en collision à la sortie du port. Le Conseil d'Etat refusa de retenir la responsabilité de l'autorité portuaire, car elle n'avait commis aucune erreur. Au moment où l'Officier de port avait donné son autorisation, la situation nautique était claire. L'abordage n'avait aucune autre origine que l'imprudence du capitaine du navire.

Une faute du capitaine peut aussi résulter de l'emprunt d'un passage inadapté, et indiqué comme tel.

B/ Utilisation d'un chenal inapproprié

Il en a été jugé ainsi pour un accident mortel provoqué par le contact du mât d'un voilier avec des lignes électriques à haute tension surplombant un chenal d'accès à un port ostréicole. Le Conseil d'Etat observe que le chenal ainsi emprunté « *était un "émissaire de marais" qui n'était pas classé en voie navigable et ne constituait pas, compte tenu de sa faible largeur, la voie normale que les embarcations de plaisance devaient emprunter pour atteindre le port* »¹²¹. Dans sa décision le Conseil d'Etat rappelle que « *ce chenal ne constituait pas une voie que l'administration était tenue de baliser (...); il n'était (...) emprunté par des usagers éventuels qu'à leurs risques et périls.* » Les plaignants ne pouvaient dès lors invoquer un défaut d'entretien normal du chenal.

¹¹⁹ RGPP, article 8.

¹²⁰ CE, 17 juin 1987 – Cie d'assurance c/ Port autonome de Marseille, req. n° 63029, 63030 et 63314.

¹²¹ CE, 21 février 1975 – Port autonome de Bordeaux, req. n° 88498.

Mais les choses ne sont pas toujours si limpides. Un manque de réactivité de la part du capitaine peut décharger en partie l'autorité portuaire de sa responsabilité.

C/ Inaction du capitaine

C'est ce que nous enseigne un arrêt de la Cour d'appel administrative de Bordeaux¹²². La juridiction a dû se prononcer sur les dommages subis par le « Saint Roch », alors qu'il était amarré au port de La Rochelle, à l'occasion d'une tempête. La Cour a considéré que l'Etat était dans le principe responsable du dommage souffert par le navire, car les défenses flottantes disposées le long du quai étaient en nombre insuffisant. Toutefois, on pouvait reprocher au capitaine du navire de ne pas avoir interrompu les opérations de déchargement, pour déplacer son bâtiment vers un mouillage plus sûr. Le juge a donc déclaré l'Etat responsable, mais seulement pour moitié.

Une dernière situation envisageable conduit sur la frontière incertaine entre la faute de la victime et la force majeure, examinée dans le chapitre suivant. Chacun sait que, dans la vie courante, les administrés ne doivent pas s'exposer sciemment aux risques naturels. S'ils le font, ils ne pourront rechercher la responsabilité de l'administration.

Pour illustrer le propos, retenons un arrêt éloquent, du 28 juin 2007¹²³, de la Cour d'appel administrative de Bordeaux. Elle refuse toute indemnisation à la victime d'un accident de la route qui circulait pendant le passage d'un ouragan alors que le préfet avait interdit tout déplacement : « *M.X, dont l'accident s'est produit vers 19h15, alors que les déplacements étaient déjà interdits, et qui ne pouvait ignorer les risques inhérents au fait de poursuivre sa route dans de telles conditions météorologiques, n'est pas fondé à se plaindre* » du rejet de sa demande d'indemnisation.

¹²² CAA Bordeaux, 3 février 2004 – Ministre de l'équipement, des transports, et du logement, du tourisme et de la mer c/ Sté navale de l'Ouest, n° 01BX01273.

¹²³ CAA Bordeaux, 28 juin 2007 – M. Joseph, n° 06BX00107.

Il en va exactement de même pour le capitaine qui exposerait son navire à des risques comparables. Tel serait le cas avec un cyclone qui s'abattrait sur un port tahitien. Le capitaine, prévenu à l'avance du péril, serait responsable de la destruction de son navire à quai, dans la mesure où il avait connaissance de la menace et que, manquant à son obligation de prudence, il n'avait pas appareillé pour rejoindre des eaux plus sûres.

Chapitre 2

La force majeure

La force majeure libère le débiteur de ses obligations et exonère le gardien de la chose ayant concouru au dommage de sa responsabilité. Quant au gestionnaire de port, la preuve d'une situation de force majeure lui permet ainsi de s'exonérer dans les cas de responsabilité fondée sur une faute, mais aussi de responsabilité de plein droit.

Il est rare, cependant, que les juridictions retiennent ledit cas de force majeure. Les juges apprécient ses critères avec une grande rigueur, parce qu'il exonère totalement le défendeur de la responsabilité qu'il encourt. Comme le précise O. SABARD, dans son travail déjà utilisé sur « Les causes d'exonération en droit français et dans d'autres ordres juridiques nationaux »¹²⁴:

« Une précision terminologique s'impose. La force majeure a un effet à proprement parler exonératoire uniquement dans les responsabilités de plein droit. Dans ces régimes, elle a un effet extinctif de responsabilité : elle vient « décharger d'une responsabilité que l'on aurait normalement assumée. Si l'on prend l'exemple de la responsabilité générale du fait des choses, la force majeure vient libérer le gardien alors que les conditions de sa responsabilité sont réunies (...).

En revanche, lorsque la responsabilité du défendeur est fondée sur la faute, la force majeure a un effet simplement libératoire. La responsabilité du défendeur n'a même pas été engagée un instant de raison, car la force majeure implique l'absence de faute. La force majeure empêche en amont qu'une apparence de responsabilité pèse sur le défendeur ».

Quant au gestionnaire de port, donc, la force majeure apporte la preuve incontestable qu'il n'a aucun rôle dans la réalisation du dommage, en s'apparentant à la cause exclusive du dommage. Dans une telle perspective, ses critères méritent au premier chef un examen attentif, entendu qu'ils entrent dans un cadre doctrinal

¹²⁴ SABARD O., « Les causes d'exonération en droit français et dans d'autres ordres juridiques nationaux ».

général et bien connu (cf. section 1). Dans un second temps, nous verrons l'application qu'en ont fait les tribunaux (cf. section 2). Il importe enfin de cerner la notion de cas fortuit, que le droit administratif distingue de la force majeure (cf. section 3).

Section 1/ Les critères de la force majeure

Pour retenir l'existence d'une circonstance de force majeure, le juge se fonde sur les trois critères suivants qui doivent être cumulatifs: l'événement sera extérieur (A), imprévisible (B) et irrésistible (C). Les faits constitutifs d'un « cas de force majeure » ne font pas l'objet d'une énumération limitative. Le juge vérifie à chaque occasion si l'événement invoqué par le défendeur présente ou non les caractères de la force majeure, selon les trois critères définis ci-dessus.

A/ L'extériorité

Comme il a été précisé, l'événement doit être extérieur au débiteur. En clair, il doit provenir d'une cause étrangère au débiteur et indépendante de sa volonté. Les auteurs du *Traité de droit civil : Les conditions de la responsabilité*, précisent:

« Le défendeur, pour échapper à sa responsabilité, ne peut invoquer ni un fait qu'il aurait lui-même provoqué ou à l'origine duquel il serait, ni un fait dont une règle juridique quelconque lui impose de garantir les conséquences dommageables pour les tiers »¹²⁵.

La Cour de cassation a ainsi jugé que lorsqu'une chose est affectée d'un vice interne, même indécélable, le gardien de cette chose doit répondre de ce vice¹²⁶. Il ne peut invoquer la force majeure car la condition d'extériorité n'est pas réunie. Toutefois, certains juristes considèrent que l'extériorité n'est pas un caractère inhérent à la force majeure et critiquent son application. En effet, elle empêche les

¹²⁵ JOURDAIN P. et VINEY G., *Traité de droit civil : Les conditions de la Responsabilité*, Litec, 2006.

¹²⁶ Cass. civ., 16 juin 1896 – « arrêt Teffaine ».

juges de qualifier certains événements de force majeure, alors même que le défendeur n'a joué aucun rôle dans la réalisation du dommage.

Concernant les relations entre les gestionnaires de ports et les propriétaires de navires, l'appréciation du caractère extérieur de l'événement a donné lieu à des décisions judiciaires nombreuses dans le cas de grèves des salariés de l'Établissement public portuaire. Il a été jugé qu'une grève, même interne à l'entreprise, constitue un cas qui lui reste extérieur si elle n'a aucun moyen pour la faire cesser, et si le mouvement n'est pas une réaction directe contre une faute de l'employeur¹²⁷. Ainsi, le Port autonome de Rouen, à propos d'une grève de ses grutiers, plaide l'extériorité du mouvement :

« compte tenu de leur caractère salarial, les revendications en cause (...) avaient (...) pour origine les pouvoirs et les décisions de l'autorité de tutelle, portant approbation des rémunérations, génératrice pour le Port autonome d'un état de contrainte »¹²⁸.

L'exonération, sur cette base, est néanmoins rarement obtenue. En effet, le juge estime que l'employeur a connaissance du climat social de son entreprise et qu'il peut donc prévoir les mouvements revendicatifs qui en résultent. Il n'y a donc pas besoin de souligner que dans ces grèves un facteur d'imprévisibilité s'est ajoutée pour forger la conviction du juge.

B/ L'imprévisibilité

Un événement se considère comme imprévisible lorsqu'il ne peut être raisonnablement envisagé. Pour vérifier cette condition, les tribunaux étudient la probabilité qu'il survienne. Ils vérifient à cette fin s'il y a eu des antécédents. Ils se basent également sur l'intensité de l'événement et sur son caractère soudain.

Une tempête d'une intensité exceptionnelle n'entraînera pas obligatoirement la qualification de cas de force majeure s'il existe des précédents comparables. Le Conseil d'Etat refuse ainsi de voir un événement imprévisible dans la tempête qui s'est abattue dans le port de Palavas-les-Flots, provoquant le décrochage des pontons

¹²⁷ Cass. civ., 1^{re} ch., 24 janvier 1995 – EDF, pourvoi n° 92-18.227.

¹²⁸ Cass. civ., 1^{re} ch., 6 octobre 1993 – Syndicat des manutentionnaires et employeurs de main d'œuvre du port de Rouen c/ Port autonome de Rouen, pourvoi n° 91-16.568.

et des dégâts importants aux embarcations qui y été amarrées. Il relève que la tempête « *n'a pas présenté, eu égard notamment au fait que des vents d'une vitesse au moins égale y avaient été enregistrés le 29 mars 1952, 13 mars 1967 et 6 mars 1968, le caractère d'un événement de force majeure* »¹²⁹.

L'absence de précédents peut, à l'inverse, conduire à reconnaître le caractère imprévisible du phénomène. Le Conseil d'Etat exonère l'Etat de toute responsabilité du fait des dommages subis par la Compagnie Marseillaise de Madagascar au motif que :

*« Le cyclone Hyacinthe, qui a stationné au voisinage de l'île de la Réunion du 17 au 28 janvier 1980, a été à l'origine de chutes de pluie qui ont présenté, en raison de leur violence et de leur intensité exceptionnelles et imprévisibles par rapport à tous les précédents connus, le caractère d'un événement de force majeure »*¹³⁰.

Comme ici, il arrive souvent que l'imprévisibilité ne se distingue que par un effort de l'esprit d'une irrésistibilité qu'elle ne fait qu'aggraver. Pour autant, ces deux caractères ne sont pas nécessairement liés. Au demeurant leur rapport est débattu, et ils font l'objet d'analyses distinctes.

C/ L'irrésistibilité

Un événement se qualifie d'irrésistible lorsqu'il est insurmontable et ne peut donc s'éviter. C'est la fatalité. On déduit de sa définition, que l'irrésistibilité comporte un double aspect : inévitabilité et insurmontabilité. Concernant les événements naturels, ceux-ci étant inévitables par essence, le juge se tourne vers leurs conséquences. Il se demande si celles-ci auraient du moins pu être évitées par le gestionnaire de port. L'irrésistibilité s'apprécie, elle, *in abstracto*, c'est-à-dire que le juge vérifie si un individu moyen placé dans de mêmes circonstances aurait pu surmonter l'événement. Les juges sont cependant de plus en plus stricts dans l'appréciation de ce critère.

¹²⁹ CE, 19 juin 1992 – Commune de Palavas-les-Flots, req. n° 66925.

¹³⁰ CE, 27 juillet 1988 – Cie Marseillaise de Madagascar, req. n° 89295.

L'évolution jurisprudentielle a un temps mis au premier plan l'irrésistibilité comme condition de la force majeure. La Cour de cassation expose que « l'irrésistibilité de l'évènement est, à elle seule, constitutive de force majeure, lorsque sa prévision ne saurait permettre d'empêcher les effets »¹³¹. Dans une décision ultérieure, elle est encore plus radicale : « la seule irrésistibilité de l'évènement caractérise la force majeure »¹³².

Il ressort de ces arrêts que, pour certains juges, la condition d'imprévisibilité devait s'écarter chaque fois que la prévision d'un événement ne permettrait pas d'en empêcher la réalisation ou les conséquences. À leur sens, l'imprévisibilité ne serait pas une condition *sine qua non* de la force majeure, mais seulement un indice de l'irrésistibilité. En effet, certains événements, bien que prévisibles, s'avèrent irrésistibles.

Toutefois l'assemblée plénière a mis fin en 2006 à ces divergences d'avec la doctrine classique. Elle a réaffirmé haut et fort une conception traditionnelle de la force majeure :

*« La force majeure (totalement) libératoire s'entend d'un événement non seulement irrésistible mais aussi imprévisible et il en est ainsi tant en matière contractuelle qu'en matière délictuelle »*¹³³.

Cette définition « classique » correspond bien, au demeurant, à la typologie des cas de force majeure, tels que les décisions des juridictions permettent de l'établir.

Section 2/ Les cas de force majeure

De façon générale, les juges retiennent l'existence d'un événement de force majeure en cas d'évènement climatique exceptionnel (A). Dans le domaine de la responsabilité du gestionnaire de port, les tribunaux ont également accordé cette qualification à une grève illicite (B). Enfin, une question d'actualité est de savoir si

¹³¹ Cass. civ., 1^{re} ch., 9 mars 1994 – Cie d'assurance La Concorde, pourvoi n° 91-17.459 et 91-17.464.

¹³² Cass. civ., 1^{re} ch., 06 novembre 2002 – Sté Clio « Voyages Culturels », pourvoi n° 99-21.203.

¹³³ Rapport 2006 de la Cour de cassation.

l'autorité portuaire pourra s'en prévaloir lorsqu'on lui impose l'accueil d'un navire en difficulté (C).

A/ Les événements climatiques exceptionnels

Le cas de force majeure est opposable pour un événement climatique exceptionnel, comme un raz-de-marée, un cyclone ou encore des vents d'une vigueur hors du commun. Toutefois, les juges paraissent très exigeants pour admettre une circonstance de force majeure, eu égard à ces événements.

Elle s'accorde pour des faits d'une violence proprement spéciale, comme l'enseigne la tempête qui s'était abattue sur le port de Driasker, avec des vents à dominante Nord, force 11 Beaufort¹³⁴. Des catways¹³⁵ avaient été arrachés, occasionnant de nombreux dégâts matériels aux navires amarrés dans le port. La Cour administrative d'appel de Nantes estima que la tourmente en cause déchargeait bien de toute responsabilité :

« Par son extériorité, son imprévisibilité et sa force irrésistible, la tempête a revêtu un caractère de force majeure à laquelle n'ont d'ailleurs pu résister les installations du port voisin (...) pourtant construit sur pieux »¹³⁶.

L'arrêt renchérit d'ailleurs, en ajoutant que *« ni la conception de l'ouvrage avec ancrage par chaînes et corps morts¹³⁷ sans ponton brise-clapot, ni son état d'entretien n'ont pu aggraver les conséquences de la tempête »*.

Cependant cet arrêt a été cassé par le Conseil d'Etat¹³⁸. Il refuse de voir un événement de force majeure dans des vents dont la vitesse avait déjà été enregistrée 6 ans plus tôt. Il condamne par conséquent la commune de Port-Louis à verser une indemnité à Monsieur A..., en réparation des dommages infligés à son navire. Un seul précédent significatif suffit donc pour conclure que le gestionnaire de port avait connaissance du risque et que, partant, il aurait dû prendre les mesures utiles pour s'en prémunir.

¹³⁴ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

¹³⁵ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

¹³⁶ CAA Nantes, 17 juin 2004 – Commune de Port-Louis, n° 03NT01370.

¹³⁷ Cf. Annexe 1 « Lexique des termes nautiques ».

¹³⁸ CE, 26 juillet 2006 – M.A.I.F. c/ commune de Port-Louis, req. n° 272621.

Mais le gestionnaire de port ne redoute pas que les éléments. Il affronte autant les tempêtes sociales ! Un phénomène auquel les récentes réformes portuaires ont donné un relief particulier.

B/ La cessation inopinée de travail

La force majeure a été reconnue pour le débrayage inattendu du personnel de l'Établissement public portuaire. Ainsi, dans un litige opposant le Syndicat des entreprises de manutention de Marseille et de Fos (SEMFOS) au Port autonome de Marseille, la Cour de cassation estime que la cessation inopinée du travail par les grutiers salariés du port constitue pour le gestionnaire de port une cause étrangère l'exonérant de son obligation d'assurer la continuité du service public¹³⁹.

En l'espèce, le Port autonome de Marseille mettait à la disposition des entreprises de manutention des grues manœuvrées par des employés du port. Les grutiers ayant cessé le travail brutalement, sans préavis de grève, les entreprises de manutention demandèrent réparation au port, pour le préjudice subi. En effet, le port avait une obligation de délivrance des outillages, avec ou sans personnel, entraînant réparation pour inexécution, sur la base de l'article 1147 du Code civil¹⁴⁰. Le défendeur plaida qu'il s'était trouvé dans l'impossibilité absolue d'exécuter ses obligations par l'effet d'une cause étrangère, à savoir le déclenchement illicite de la grève, et que la circonstance l'exonérait de toute responsabilité envers ses cocontractants.

A la suite, la Cour de cassation retient trois motifs pour écarter la responsabilité de l'établissement public portuaire :

1) L'obligation de préavis ne pèse pas sur le Port autonome, car « *aux termes de l'article L 521 - 3 du Code du travail, (...), le préavis qui doit précéder la*

¹³⁹ Cass. civ., 1^{re} ch., 11 juin 1996 – SEMFOS c/ Port autonome de Marseille, pourvoi n° 94-14.124 ; DMF, n° 564, 1996, obs. REZENTHEL R., « La cessation inopinée du travail par les grutiers salariés d'un Port autonome constitue pour l'employeur une cause étrangère l'exonérant de son obligation d'assurer la continuité du service public ».

¹⁴⁰ Article 1147 du Code civil « *Le débiteur est condamné, s'il y a lieu, au paiement de dommages et intérêts, soit à raison de l'inexécution de l'obligation, soit à raison du retard dans l'exécution, toutes les fois qu'il ne justifie pas que l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, encore qu'il n'y ait aucune mauvaise foi de sa part* ».

cessation concertée du travail des personnels émane d'une organisation syndicale ; qu'ainsi, c'est à bon droit que la Cour d'appel a relevé que l'obligation de donner un préavis ne pesait pas sur le Port autonome », et que par conséquent les entreprises de manutention ne peuvent se prévaloir à son égard de cette absence d'information.

De fait, le Code du travail, dans son article L521-3 donne les conditions d'exercice du droit de grève pour les fonctionnaires et les agents de l'Etat et des collectivités locales :

- La grève doit être déclenchée par un syndicat représentatif.
- Un préavis est requis cinq jours avant le déclenchement de la grève.
- Pendant la durée du préavis, les parties sont tenues de négocier.

2) Le comportement illégal des grutiers, qui n'avaient pas respecté le préavis, constitue une cause étrangère pour le Port autonome, donc *« la Cour d'appel a justifié sa décision en retenant qu'il existait, en l'espèce, une cause étrangère au Port autonome l'exonérant des obligations contractées envers les entreprises de manutention concernées. »*

3) Enfin, la Cour constate que l'arrêt de travail soudain des grutiers n'avait permis au port de prendre *« aucune mesure utile pour pallier les conséquences de leur comportement et (...) que le Port autonome avait pris la précaution de notifier à son personnel et aux organisations syndicales la nécessité de respecter les préavis légaux, et (...) que le Port autonome avait pratiqué les sanctions les mieux adaptées aux circonstances ».*

R. Rézenthel, qui analyse la décision dans le *Droit Maritime Français*, pose la question de savoir si la force majeure est toujours susceptible d'être retenue en cas de mouvements sociaux illicites :

« La cessation inopinée du travail dans un service public constitue-t-elle toujours pour l'employeur une cause extérieure exonératoire de toute responsabilité ?

Dès lors qu'il n'a pas joué de rôle dans la violation de la loi par les organisations syndicales et les salariés, il est difficile de mettre en cause la responsabilité de l'employeur à la suite du non-respect du préavis de grève. L'absence de sanctions à l'égard des salariés coupables d'actes illicites ne paraît pas de nature à modifier ce point de vue pour deux

raisons, d'une part, en raison du principe de la séparation des pouvoirs, il n'appartient pas au juge judiciaire d'apprécier l'opportunité de l'action des autorités administratives, d'autre part, les sanctions ne pourraient intervenir qu'après un certain délai pour respecter les droits de la défense dont bénéficient les salariés, c'est-à-dire que les mesures disciplinaires n'auraient pas en pratique d'effet sur la réalisation du préjudice»¹⁴¹.

D'ailleurs, concernant l'assignation en responsabilité du Port autonome de Rouen, pour la grève des ses grutiers et conducteurs d'engins, par les manutentionnaires du site, la Cour de cassation casse l'arrêt de la Cour d'appel en considérant que les juges du second degré auraient dû rechercher :

« si le fait que les salariés avaient cessé le travail sans préavis, parfois même en cours d'exécution du contrat, ne conférait pas un caractère imprévisible et irrésistible aux mouvements de grève et n'était pas de nature à mettre le Port autonome dans l'impossibilité absolue d'exécuter ses obligations par l'effet d'une cause étrangère qui ne lui serait pas imputable »¹⁴².

Si la force majeure est retenue par les tribunaux, les usagers du service public ne peuvent prétendre à la réparation du préjudice subi.

S'ajoute une question d'actualité, dans la typologie classique de la force majeure, l'accueil du navire en difficulté.

C/ L'accueil des navires en difficulté ?

Dans le *Droit Maritime Français*, R. Rezenthel s'interroge sur la mise en cause de la responsabilité de l'autorité portuaire, quand elle accueille un navire en difficulté, et sur la possibilité, pour elle, de se défendre au nom de la force majeure. Il estime que, même lorsque la décision est imposée au gestionnaire de port par le ministre chargé de la mer, la responsabilité du gestionnaire de port ne sera pas nécessairement exclue en totalité :

¹⁴¹ REZENTHEL R., « La cessation inopinée du travail par les grutiers salariés d'un port autonome constitue pour l'employeur une cause étrangère l'exonérant de son obligation d'assurer la continuité du service public. », *DMF*, n° 564, 1996 ; arrêt Cass. civ., 1^{re} ch., 11 juin 1996 – SEMFOS c/ Port autonome de Marseille, pourvoi n° 94-14.124 ; *DMF*, n° 564, 1996.

¹⁴² Cass. civ., 1^{re} ch., 6 octobre 1993 – Port autonome de Rouen, pourvoi n° 91-16.568.

« Dès lors que l'arrivée du navire en difficulté est annoncée, l'événement est prévisible, circonstance qui écarte la force majeure, sauf si la cause des dommages (ex : explosion) ne l'était pas. Compte-tenu des informations sur l'état du navire dont dispose l'autorité chargée de la police du port, en cas de sinistre, celle-ci ne pourra qu'exceptionnellement se retrancher derrière une situation imprévisible, irrésistible et insurmontable qui caractérise la force majeure »¹⁴³.

Aux côtés de la force majeure, une circonstance assez proche s'ajoute, le cas fortuit. A l'analyse, il se distingue pourtant.

Section 3/ Le cas fortuit

En réalité, la différence entre les notions de force majeure et de cas fortuit n'existe pas en droit civil. Elle est toutefois reconnue devant les juges administratifs, et pour ce demande un examen particulier. Le concept de cas fortuit s'applique à un événement de cause inconnue. Comme il correspond à l'absence de faute, il ne peut jouer un rôle exonératoire qu'eu égard à la responsabilité pour faute¹⁴⁴. En revanche, quand le défendeur encourt une responsabilité de plein droit, il reste responsable, même s'il démontre le cas fortuit¹⁴⁵.

Par ailleurs, si la faute de service a aggravé le préjudice, le juge retiendra la responsabilité partielle de la puissance publique. De plus, à la différence de la force majeure, le cas fortuit n'est pas extérieur au défendeur. Il se rattache au fonctionnement même de l'entreprise ou du service. Un désastre pris hors du monde maritime mais tragiquement démonstratif se retiendra, la rupture du barrage de Malpasset en 1959, selon l'épilogue qu'il reçut. A sa suite, on lit un commentaire instructif dans l'ouvrage *Collectivités Territoriales – Responsabilités* :

« Dans le cas de la rupture du barrage de Malpasset, à côté de Fréjus, le cas fortuit a été retenu car « la cause de la rupture ne peut être regardée comme extérieure au

¹⁴³ REZENTHEL R., « Le décret du 2 février 2012 et l'accueil des navires en difficulté : Une décision lourde de conséquences pour les gestionnaires de ports. », *DMF*, n° 735, 2012.

¹⁴⁴ CE, 25 juin 1971 – Sté Ets Marius Sériès, req. n° 70874, 70875 et 70942.

¹⁴⁵ CE, 28 novembre 1986 – Communauté urbaine de Lille, req. n° 57715.

barrage »¹⁴⁶, ce qui exclut la force majeure, dès lors que l'expulsion de la roche a été provoquée par la pression de l'eau retenue par le barrage, sans pour autant qu'ait pu être retenu un vice de conception ou un défaut d'entretien »¹⁴⁷.

Une semblable cause exonératoire se rencontre au vrai rarement dans la jurisprudence. On a surtout des exemples de son application dans les litiges relatifs aux dommages de travaux publics. Le cas fortuit achève de porter à leur comble les arcanes de la question des exonérations. De là, ne passe-t-on pas comme naturellement aux actions contentieuses ?

¹⁴⁶CE, ass., 28 mai 1971 – Département du Var c./ Entreprises Bec frères, req. n° 76216.

¹⁴⁷MAYAUD Y., *Collectivités territoriales – Responsabilités*, Lamy, éd. 2009.

Chapitre 3

Les actions contentieuses

Pour l'administration portuaire, les possibilités de se libérer en tout ou partie des ses responsabilités sont assurément nombreuses, dans les deux domaines du droit public et du droit privé. Pour autant, la jurisprudence enseigne que les juridictions n'exonèrent pas facilement les gestionnaires des ports. Mais on peut affirmer qu'un assez large champ s'ouvre à la chicane. Avant même d'en venir au cœur de l'affaire, le contentieux débute souvent par de longues querelles sur le tribunal qui a vocation à la résoudre (cf. section 1) ! Un des principaux objets de litige est ensuite l'existence ou l'absence d'un préjudice anormal et spécial (cf. section 2). Il faut aussi préciser, qu'avec la décentralisation des ports, la compétence du gestionnaire de port (anciennement l'Etat) a laissé la place à celle de l'administration en ce qui concerne les troubles à l'ordre public (cf. section 3). Enfin, la détermination du gardien du navire peut aussi être sujette à discussions (cf. section 4).

Section 1/ La compétence juridictionnelle

Pour des raisons historiques, il existe en France deux ordres de juridictions : l'ordre juridictionnel judiciaire et l'ordre juridictionnel administratif. En effet, la loi des 16 et 24 août 1790 interdit aux tribunaux judiciaires de connaître des actes de l'administration. Ce dualisme juridictionnel soulève des difficultés, car il n'existe pas de critère unique pour définir le tribunal compétent. On pourrait penser qu'un litige relève du juge administratif lorsqu'est en cause une personne de droit public. Malheureusement, la répartition se fait plus complexe en pratique. Pour en décider, les juges se fondent sur différents critères comme la nature des actes de

l'administration, celle de l'activité exercée, l'emploi de prérogatives de puissance publique, etc.

Si les juridictions judiciaire et administrative se déclarent toutes deux compétentes ou incompétentes, le Tribunal des conflits intervient pour trancher le conflit. En particulier, il est parfois conduit à désigner l'ordre juridictionnel compétent pour des contentieux relatifs à des situations concernant la gestion d'équipements portuaires.

Le législateur n'a pas précisé la nature des Ports autonomes. Il appartient donc aux juges de déterminer la nature de l'établissement public en fonction des services gérés par cet organisme. Comme les ports ont des activités de SPIC (A) et de SPA (B), la jurisprudence a appliqué la solution du double visage juridique aux Ports autonomes et par suite aux Grands Ports Maritimes. Les missions de ces derniers étant essentiellement à caractère administratif, on se demandera toutefois si le Conseil d'Etat ne remettra pas en cause, à brève échéance, leur nature industrielle et commerciale. Un dernier conflit de compétence peut surgir selon la qualité de la victime (C).

A/ Mission de SPIC

Le problème de compétence, avec ses arcanes, paraît remarquablement illustré par telle affaire qui suivit le mouvement de grève du personnel du Grand Port Maritime de Marseille (grutiers et agents de maintenance des grues et des portiques du terminal conteneur Est), qui s'opposait à la réforme portuaire de 2008. Les navires de Marfret ne purent être opérés en cette occurrence ni sur Marseille ni sur Fos. Le manutentionnaire se trouva réduit à travailler les navires avec la grue du bord, ce qui provoqua une chute brutale de la productivité. La Société Marfret saisit alors le Tribunal de grande instance de Marseille, afin d'obtenir réparation du préjudice.

Dans un jugement du 14 février 2012, Marfret invoque la responsabilité délictuelle du Grand Port Maritime de Marseille. Celui-ci réplique en soulevant l'incompétence des tribunaux judiciaires, au motif qu'une faute de gestion et un défaut d'organisation du service public (missions de SPA) relèvent exclusivement de la

compétence des tribunaux de l'ordre administratif. Marfret soutient en retour que, le litige portant sur la perturbation de l'utilisation de l'outillage public (mission de SPIC), le Tribunal de grande instance est bien compétent. Le juge rejette effectivement l'exception d'incompétence :

« Lorsqu'au cours d'une grève le personnel gréviste empêche le libre accès aux installations portuaires, l'organisation même du service public portuaire est remise en cause. Lorsque la responsabilité du Grand Port Maritime de Marseille est recherchée à cette occasion, les actes qui lui sont reprochés relèvent de sa mission de service public à caractère administratif en ce qu'ils touchent à l'organisation d'un service public. Tel n'est pas le cas en l'espèce, dans la mesure où il n'est fait état d'aucun blocage du port mais uniquement de l'absence de réalisation des prestations qui devaient être effectuées par le personnel portuaire en raison d'une grève. L'interruption ou la suspension du service relèvent de l'exploitation de l'outillage public du port qui constitue un service public à caractère industriel et commercial. Les litiges relatifs aux dommages subis par les usagers dans ce cadre relèvent de la compétence des juridictions judiciaires. La compagnie Marfret a manifestement la qualité d'usager »¹⁴⁸.

Le Tribunal de grande instance de Marseille est donc fondé à connaître de l'action de Marfret. Les juridictions administratives auraient été compétentes si les juges avaient estimé que le comportement fautif du Port de Marseille se rattachait à une mission de SPA.

B/ Mission de SPA

A l'opposé dans une décision du 26 juin 1974, concernant la responsabilité du Port autonome de Marseille, suite à l'incendie d'un lot de balles de peaux survenu sur les quais du port, le Conseil d'Etat retient la compétence de la juridiction administrative. Il s'explique en ces termes :

« Les Ports maritimes autonomes assurent à la fois une mission de service public à caractère administratif en ce qui concerne notamment les aménagements, l'entretien et la police des accès et des ouvrages du port, et une mission de service public à caractère industriel et commercial en ce qui concerne notamment l'exploitation de l'outillage public du port (...). [En l'espèce les dommages résultant de l'incendie d'un lot de balles] mettent en cause les conditions dans lesquelles étaient assurés l'entretien général et la sécurité des

¹⁴⁸ TGI, 14 février 2012 – Cie maritime Marfret c/ GPM de Marseille.

installations du port mises à la disposition des usagers (...). Ces activités se rattachent à la mission de service public à caractère administratif exercée par le port »¹⁴⁹.

Enfin, l'appréciation de la qualité de la victime permettra de déterminer la juridiction compétente.

C/ Appréciation de la qualité de la victime

En effet, cette qualification est importante, car, comme on a pu le voir, un régime de responsabilité différent s'applique selon que le plaignant ait la qualité d'utilisateur du service public ou simplement de tiers. Notamment, en cas de dommage provoqué par un outillage public, les juridictions judiciaires seront compétentes si la victime est un usager. En revanche, les dommages aux tiers relèvent de la compétence des tribunaux administratifs, selon la théorie de la responsabilité pour dommages de travaux publics.

L'utilisateur d'un outillage public est celui qui bénéficie de son utilisation, qu'il existe ou non un contrat de location entre lui et le propriétaire. Ainsi le Tribunal des conflits, se prononçant à propos de la chute de l'avant-bec d'un portique sur un navire de la société Delmas, considère :

« que dans ces circonstances et alors même que le déchargement venait d'être interrompu en raison du mauvais temps, le Port autonome se trouvait dans l'exercice de sa mission de service public industriel et commercial et la société avait la qualité d'utilisateur de ce service et qu'ainsi les liens existant entre eux étaient des liens de droit privé; qu'il suit de là qu'il n'appartient qu'aux tribunaux de l'ordre judiciaire de connaître de l'action engagée par la Société Delmas-Vieljeux contre le Port autonome de Dunkerque »¹⁵⁰.

Cette question des compétences peut assurément servir de manœuvre dilatoire. Sa solution n'implique pas, ensuite, une issue rapide. En revanche, en l'absence de faute de l'autorité portuaire et sans justification de l'existence d'un préjudice anormal et spécial, la responsabilité du gestionnaire de port ne pourra pas être engagée.

¹⁴⁹ CE, 26 juin 1974 – Port autonome de Marseille, req. n° 85687.

¹⁵⁰ Trib. Confl., 12 janvier 1987 – Delmas-Vieljeux c/ Port autonome de Dunkerque, n° 2449.

Section 2/ Absence de préjudice anormal et spécial

Ainsi la responsabilité pour rupture d'égalité devant les charges publiques a été écartée par la jurisprudence dans diverses décisions. Notamment pour les armements au commerce, susceptibles de supporter sans difficulté les dysfonctionnements passagers du service public portuaire.

Dans une décision du 11 juillet 1990, la société O Y... France demande la condamnation de l'Etat en raison de l'immobilisation de son navire durant trois jours au port de Dunkerque. Le Conseil d'Etat relève que la société ne justifie d'aucun préjudice du fait de l'interruption du trafic et rejette sa demande¹⁵¹.

De même, le Conseil d'Etat refuse tout droit à réparation à la société L. Martin. Il considère que :

« Les dommages résultant de l'abstention de la part des autorités chargées de la police des ports maritimes de prendre les mesures nécessaires pour permettre l'utilisation normale du domaine public portuaire, ne sauraient être regardés, lorsque cette abstention n'est pas fautive, comme imposant une charge anormale aux armateurs et de ce fait comme engageant à leur égard la responsabilité de l'Etat que si cette abstention excède une certaine durée et engendre un préjudice suffisamment grave et spécial, [ce qui n'était pas le cas en l'espèce, l'immobilisation de ses navires n'ayant durée que 9 jours] »¹⁵².

Les usagers et les tiers ont l'obligation de ne pas compromettre le fonctionnement normal du service public. A ce propos, les manifestants qui bloquent les accès d'un port engagent également leur responsabilité civile envers les victimes de ces troubles. De plus, il est important de souligner qu'il relève des compétences de l'Etat de mettre fin aux troubles à l'ordre public.

¹⁵¹ CE, 11 juillet 1990 – Sté Dunkerque Ferry et Sté O.Y... c/ Ministre des transports et de la mer, req. n° 89374.

¹⁵² CE, 25 juillet 1986 – Martin, req. n° 60961.

Section 3/ L'autorité portuaire n'est pas responsable des troubles à l'ordre public

Face aux turbulences sociales d'importance, qui paralysent les mouvements portuaires, les armateurs et les transitaires voient leur activité professionnelle mise en péril : navires immobilisés, droits de port supplémentaires, retards dans l'acheminement des marchandises, etc. Les conséquences économiques sont lourdes, tant pour eux que, d'ailleurs, pour les ports.

Cependant, la police portuaire, au sens de la cinquième partie, livre III, titre III, du Code des transports, n'a pas à utiliser la force pour lever les entraves au travail et mettre un terme à l'occupation irrégulière de l'espace portuaire. Elle ne dispose pas, au reste, des moyens pour y parvenir. C'est le devoir de l'administration de mettre fin aux perturbations, et non de l'autorité portuaire dès lors qu'elle n'est plus en mesure de lever le blocus par ses pouvoirs de police spéciale. Plus précisément, il appartient à la police de l'ordre public, exercée par le préfet, de prendre les mesures pour évacuer les manifestants qui empêcheraient le fonctionnement normal du service public portuaire. Le Conseil d'Etat confirme si besoin ces principes, en s'opposant à une condamnation du port du Havre pour les motifs suivants :

« Considérant en premier lieu qu'aux termes de l'article L.111-2 du Code des ports maritimes "le Port autonome est chargé de l'exploitation, de l'entretien et de la police, au sens du livre III du présent Code, du port et de ses dépendances, et de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté" ; que ces dispositions n'ont pas pour objet et ne peuvent avoir pour effet de transférer au Port autonome les pouvoirs de police qui, en cas de troubles graves, ressortissent aux autorités chargées du maintien de l'ordre ; qu'ainsi, la société requérante n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que les premiers juges ont rejeté ses conclusions tendant à la condamnation pour faute du Port autonome du Havre »¹⁵³.

Une décision similaire se note concernant le Port autonome de Marseille¹⁵⁴. Pour obtenir réparation des dommages qu'ils ont subis, les usagers du port doivent

¹⁵³ CE, 25 juillet 1986 – Martin, req. n° 60961.

¹⁵⁴ CE, 11 mai 1984 – Sté navale des chargeurs Delmas - Vieljeux c/ Port Autonome de Marseille et Etat Français, req. n° 36592 et 36671.

alors démontrer la faute de l'administration, notamment en prouvant son refus de prendre les mesures appropriées pour lever le blocus.

Cependant, le juge prend en considération, dans son analyse, les risques de troubles à l'ordre public plus graves en cas de recours à la force. Ainsi, concernant le blocage du port de Marseille par les dockers le Conseil d'Etat a-t-il jugé de la sorte :

« s'il appartenait aux autorités chargées du maintien de l'ordre de faire lever les obstacles qui s'opposent à l'utilisation normale des installations portuaires, cette obligation trouve sa limite dans les nécessités de l'ordre public (...) ; dans les circonstances de l'espèce, le préfet des Bouches-du-Rhône, en s'abstenant d'utiliser la force publique pour faciliter l'accostage et le déchargement des navires, compte tenu des risques de troubles sérieux qu'aurait pu entraîner cette décision, n'a pas commis de faute lourde de nature à engager la responsabilité de l'Etat »¹⁵⁵.

Le préfet peut aussi interdire l'entrée et la sortie de navires lorsqu'il y a risque d'atteinte à l'ordre public. Cette restriction à la liberté de navigation dans les ports doit être exceptionnelle. Même si elle n'est pas fautive, les préjudices anormaux et spéciaux causés aux armateurs concernés méritent compensation. Le Conseil d'Etat condamne l'Etat à indemniser la société « Les fils de Henri X... », en réparation du préjudice subi du fait de la fermeture du port de Sète aux navires-citernes à vin. Il considère pourtant que *« eu égard à l'ampleur du mouvement de protestation (...) les restrictions apportées par le préfet de l'Hérault à l'usage normal du port de Sète étaient justifiées par les nécessités de l'ordre public »¹⁵⁶.*

Un dernier point qui a posé problème, dans la détermination des responsabilités, est de définir le gardien du navire.

Section 4/ Le gardiennage des navires

S'agissant de la responsabilité du fait de la garde, ce sont les règles de droit privé qui s'appliquent. En principe, le propriétaire du navire en est le gardien (A),

¹⁵⁵ CE, 10 juillet 1987 – Sté Sudcargos c/ Port autonome de Marseille, req. n° 57506.

¹⁵⁶ CE, 7 décembre 1979 – Sté « Les fils de Henry X... », req. n° 13001.

mais dans certaines circonstances on pourrait s'interroger sur un possible transfert de la garde (B). Il convient toutefois de rappeler que les navires saisis occupent une place à part (C).

A/ Le propriétaire du navire en reste le gardien

En principe, lorsqu'un navire est à quai, sa surveillance n'est pas transmise à l'autorité portuaire. Ce sont les usagers, propriétaires de la chose, qui restent les gardiens de leur navire. A ce propos, le Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche précise que tout navire « *amarré dans le port et armé doit avoir à bord le personnel nécessaire pour effectuer toutes les manœuvres qui peuvent s'imposer et pour faciliter les mouvements des autres navires* »¹⁵⁷. Il ajoute que, si un navire « *est désarmé, il doit comporter au moins un gardien à bord* »¹⁵⁸.

Le lien existant entre le propriétaire d'un navire et l'autorité portuaire, quant à l'utilisation du poste d'amarrage moyennant redevance, ne rend pas cette autorité redevable d'une obligation de garde du navire. Certes, la police de l'exploitation portuaire assure une surveillance globale de l'ensemble des navires mais elle n'a pas pour mission d'assurer leur gardiennage individuel. La vigilance dont est redevable l'autorité portuaire ne constitue qu'une obligation de moyens et non de résultat. De ce fait, elle n'est pas responsable de plein droit. Si le navire subit des dégâts matériels, il reviendra à son propriétaire de prouver une faute de l'autorité portuaire.

Pourtant, de façon assez contradictoire, l'Officier de port doit surveiller l'amarrage, donner les consignes à suivre en cas d'incident, vérifier que le navire n'a pas noyé ses marques¹⁵⁹. Il contrôle encore la présence de matériels de sécurité sur les navires-citernes : manches à incendie, dalots¹⁶⁰ obturés, etc. Mais toutes ces obligations ont pour but premier de protéger la zone portuaire, non le navire lui-même. Il s'entend qu'un départ de feu, une pollution du plan d'eau, un navire à la dérive ou échoué bloqueraient l'activité de tous.

¹⁵⁷ RGPP, article 14.

¹⁵⁸ RGPP, article 14.

¹⁵⁹ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

¹⁶⁰ Cf. Annexe 1, « Lexique des termes nautiques ».

Néanmoins, certains Règlements particuliers de police contiennent des clauses susceptibles d'établir un transfert de garde.

B/ Transfert de la garde ?

Ainsi, et ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres, le Règlement particulier de police du port de plaisance de Ouistreham précise :

« Dans les cas d'urgence dont ils sont seuls juges, les agents du port se réservent le droit d'intervenir directement sur le navire pour procéder à toute mesure utile. Au cours de ces opérations, la responsabilité du concessionnaire ne pourra être recherchée en raison des dommages occasionnés au navire du propriétaire »¹⁶¹.

Dans l'hypothèse de dommages survenus consécutivement à l'intervention des agents portuaires, ils pourraient en être considérés comme responsable au titre de l'article 1384 du Code civil. D'après l'arrêt « Franck », le gardien est en effet celui qui détient « *l'usage, la direction et le contrôle* » de la chose¹⁶². Il s'agit donc de qui a la possibilité d'empêcher qu'elle n'occasionne un préjudice.

Par conséquent, une conception matérielle de la garde est ici retenue, non limitée à la détermination de celui qui détient un pouvoir juridique sur la chose. Il s'ensuit que l'appréciation de la qualité de gardien se place à l'instant du fait dommageable. Peu importe que la garde ne soit que momentanée. Cependant, cette maîtrise matérielle doit s'accompagner d'un pouvoir indépendant sur la chose. Le préposé ne saurait être gardien, car il n'a la détention de la chose que sous le contrôle de son commettant (sauf, bien sûr, si le dommage est causé dans le cadre d'un abus de fonction).

Les navires saisis présentent quant à eux une problématique propre.

¹⁶¹ Règlement particulier de police du port de plaisance de Ouistreham article 14.

¹⁶² Cass., 2 décembre 1941 – « arrêt Franck ».

C/ Le cas des navires saisis

Les saisies dans les ports causent un dommage non négligeable à l'autorité gestionnaire. Les navires concernés pèsent sur l'exploitation portuaire. Ils bloquent les moyens de manutention d'un poste (les postes d'attente étant devenus rares avec la spécialisation croissante des terminaux). De plus, le saisi se révèle à l'ordinaire insolvable, et le port va avoir du mal à encaisser ses droits de port, qui peuvent atteindre des sommes importantes suivant la durée d'immobilisation du navire. La jurisprudence actuelle estime que c'est au saisissant, seul bénéficiaire de la saisie, de supporter les frais. Mais les saisies conservatoires ont surtout un impact juridique pour l'autorité portuaire, sur le plan précisément du gardiennage.

D'après la jurisprudence, la mission d'assurer ladite surveillance incombe au Commandant du port, et en tant que personne privée, non en tant que préposé d'un établissement public. Ainsi la responsabilité de l'établissement public ne peut-elle être engagée, car la garde en question est sans lien avec le service. Le commandant répond personnellement des dommages subis ou causés par le navire, bien qu'il ne dispose pas des moyens nécessaires pour assumer son rôle de gardien.

Le Conseil d'Etat refuse de condamner le Port autonome de Guadeloupe à indemniser le propriétaire du navire saisi « Le Cristal » après son naufrage. Il expose :

« qu'il n'entre pas dans les attributions de l'établissement public que constitue le Port autonome d'assurer le gardiennage de navires saisis et que cette mission a été confiée à M.Y... , [Commandant du Port autonome], en tant que personne privée et non en sa qualité de préposé de l'établissement public ; qu'il suit de là que les négligences reprochées par le requérant à M. Y... dans l'exécution de ses obligations de gardien de la chose saisie, (...) constituent une faute personnelle dépourvue de tout lien avec le service, et qui ne peut, par suite, engager la responsabilité de l'établissement public »¹⁶³.

Ainsi parvient-on derechef aux limites de la responsabilité des administrations portuaires. Mais en se déchargeant sur les épaules de fonctionnaires dits d'autorité, elles offrent cette fois une réponse peu satisfaisante à la prévention des risques.

¹⁶³ CE, 20 janvier 1989 – M. BIALES c/ Port autonome de la Guadeloupe, req. n° 60269.

CONCLUSION

Comme il est apparu au long de ce mémoire, la responsabilité du gestionnaire de port est vaste. Et les chances qu'elle se trouve engagée sont très fortes. En fait, la question présente désormais une vraie « casuistique », si l'expression est permise, qui fait et fera le délice des experts. Ils bénéficient déjà d'une abondante jurisprudence, qui calque évidemment le nombre croissant d'affaires portées devant les tribunaux.

Les conflits provoqués par les difficiles et douloureuses réformes portuaires ont eu un rôle conjoncturel, ainsi à Marseille. Le phénomène a des racines plus profondes et plus générales. Il reflète bien sûr la « judiciarisation » de nos sociétés. L'outil portuaire constitue encore l'un des domaines où s'exprime le mieux le devenir des rapports entre la puissance publique et les particuliers, avec un Etat dont les services sont maintenant mesurés à l'aune de l'utilitarisme anglo-saxon¹⁶⁴. Rien n'atteindrait évidemment le même degré sans la place que tiennent les ports dans la mondialisation économique et s'ils ne suscitaient plus que jamais des litiges transnationaux.

Au bilan, sur le plan concret, le gestionnaire de port n'est pas responsable de toutes les activités qui peuvent s'exercer dans la zone portuaire ; mais il lui appartient de veiller au bon fonctionnement de l'ensemble du service public : entrée et sortie des navires, transit et stockage des marchandises, etc. Aussi, doit-il être capable de réagir à toutes les sortes de difficultés qui peuvent surgir, comme un navire qui prend feu ou encore qui s'échoue.

Car l'espace portuaire est un milieu à risques. Ils sont difficiles à cerner ou à énumérer parce que multiples. Des marchandises de toutes sortes transitent par le port, beaucoup de personnes aux spécialités différentes y travaillent, les opérations

¹⁶⁴ Sur l'utilitarisme juridique, voir BJARNE M., *Horizons de la philosophie du droit*, Laval, 1998, p. 57-75 (chapitre « Utilitarisme et droit, Jeremy Bentham et John Stuart Mill »).

de déchargement et de chargement sont spécifiques à chaque type de navire. Des navires plus ou moins sûrs sont accueillis.

Par conséquent, les ports doivent évaluer l'importance de chaque risque, c'est-à-dire la probabilité qu'un incident survienne avec ses effets plus ou moins graves¹⁶⁵. Selon le niveau de danger, ils prendront des mesures pour en réduire l'éventualité. De surcroît, à l'aval de cette étude des risques, il se comprend que le gestionnaire de port décidera de souscrire à une assurance avec une couverture plus ou moins vaste. En ce qui concerne sa propre imputabilité, l'autorité portuaire se dotera d'une assurance de responsabilité civile, au titre de la responsabilité professionnelle. Mais le problème se pose désormais aussi pour ses cadres supérieurs, à titre individuel.

¹⁶⁵ Cf. Annexe 2, « Evaluation de la criticité d'un risque ».

BIBLIOGRAPHIE

I – REGLEMENTATION (en ligne sur Legifrance)

Code civil, version consolidée au 6 août 2014.

Code des ports maritimes, version consolidée au 30 mai 2014.

Code des transports, version consolidée au 24 août 2014.

Code du travail, version consolidée au 28 août 2014.

Règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche,
Décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009.

Règlement particulier de police du port de plaisance de Ouistreham, du 9 décembre
2004.

II – TRAITES ET MANUELS

BECET J.-M. et REZENTHEL R., *Dictionnaire juridique des ports maritimes et de
l'environnement littoral*, PU Rennes, éd. 2004.

BEURIER J.-P. (sous la direction de), *Droits maritimes*, DALLOZ Action, 2^e éd.,
2009/2010.

BJARNE M., *Horizons de la philosophie du droit*, PU de Laval, éd. 1998.

BLOCH C. (sous la coordination de), *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*,
PUAM, éd. 2013.

BONASSIES P. et SCAPEL C., *Traité de Droit maritime*, LGDJ, 2^e éd., 2010.

CORNU G., *Vocabulaire juridique*, Paris PUF, 7^e éd., 2005.

GONOD P., YOLKA P., MELLERAY F., *Traité de droit administratif*, DALLOZ,
éd. 2011.

JOURDAIN P. et VINEY G., *Traité de droit civil : Les conditions de la
Responsabilité*, Litec, 3^e éd., 2006.

MAYAUD Y., *Collectivités territoriales - Responsabilités*, Lamy, éd. 2009.

MESNARD H. et REZENTHEL R., *Droits Maritimes Tome 2 – Droit du littoral, droit portuaire*, Juris-service, éd. 1995.

RODIERE R. et DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, Précis DALLOZ, 12^e éd., 1997.

III –THESES ET MEMOIRES

NAUDIN C., *Le régime juridique de l'exploitation portuaire*, soutenance de Thèse CDMT, 2013.

SPATARU R., *L'Officier de port, regard sur un métier peu connu*, mémoire CDMT, 1995.

IV – ARTICLES (en ligne sur Lamyline)

BORDEREAUX L., « La responsabilité administrative du fait de l'ouvrage public portuaire », *DMF*, n° 679, 2007.

FEDI L., « Les blocus et grèves portuaires : un contentieux toujours spécifique », *DMF*, n° 721, 2011.

FEDI L. et REZENTHEL R., « Le droit de grève dans les ports et les terminaux de commerce : une liberté à utiliser avec modération. », *DMF*, n° 727, 2011.

GOBERT J. et FOUILLEUL N., « Blocage des portes d'accès portuaires en période de grève : compétence et responsabilité », *Revue Lamy Collectivité territoriales*, n° 56, 2010.

LE GARREC M.-Y., « La responsabilité de l'autorité portuaire en raison de l'accueil des navires dans les ports », *DMF*, n° 563, 1996.

LE GARREC M.-Y., « La responsabilité de l'autorité portuaire en sa qualité de gestionnaire des ouvrages portuaires », *DMF*, n° 564, 1996.

LE GARREC M.-Y., « La responsabilité de l'autorité portuaire dans l'exercice de son activité commerciale et d'utilisation des outillages », *DMF*, n° 565, 1996.

MIRIBEL S., « Les rapports juridiques entre le navire et le port », *DMF*, n° 576, 1997.

REZENTHEL R., « Le régime de responsabilité des activités de plaisance », *DMF*, n° 576, 1997.

REZENTHEL R., « L'autorité portuaire et le régime juridique de la garde », *DMF*, n° 579, 1998

REZENTHEL R., « La répartition des compétences juridictionnelles pour les litiges portuaires », *DMF*, n° 601, 2000.

REZENTHEL R., « L'exercice des pouvoirs de police dans les ports maritimes », *DMF*, n° 647, 2004.

REZENTHEL R., « La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires », *DMF*, n° 715, 2010

REZENTHEL R., « Le décret du 2 février 2012 et l'accueil des navires en difficulté : Une décision lourde de conséquences pour les gestionnaires de ports », *DMF*, n° 735, 2012.

REZENTHEL R., « Les difficultés d'accès au port maritime et l'indemnisation des préjudices », *DMF*, n° 742, 2012.

SPATARU R., « L'Officier de port », *DMF*, n° 559, 1996.

V – COMMENTAIRES DE JURISPRUDENCE (en ligne sur Lamyline)

BORDEREAUX L., « La responsabilité du fait de l'ouvrage public portuaire suite au naufrage d'un navire », *DMF*, n° 722, 2011 ; arrêt CAA Bordeaux, 10 juin 2010 – CCI de la Réunion, n° 09BX02345.

REZENTHEL R., « Grève du personnel d'un Port autonome : les recours des manutentionnaires exercés contre un tel établissement public à caractère industriel et commercial ne peuvent être écartés, au motif de l'exonération tirée de la force majeure, que si l'impossibilité absolue pour le port d'exécuter ses obligations est établie. », *DMF*, n° 495, 1990 ; arrêt Cass. civ., 1^{re} ch., 31 mai 1989 – Port autonome de Rouen, pourvoi n° 87-17.236.

REZENTHEL R., « Responsabilité de l'autorité portuaire pour dommages occasionnés par un ponton à un voilier amarré dans un port de plaisance », *DMF*, n° 561, 1996 ; jugement TI Lorient, 15 février 1996 – Commune de Port-Louis.

REZENTHEL R., « La cessation inopinée du travail par les grutiers salariés d'un Port autonome constitue pour l'employeur une cause étrangère l'exonérant de son obligation d'assurer la continuité du service public », *DMF*, n° 564, 1996 ; arrêt Cass. civ., 1^{re} ch., 11 juin 1996 – SEMFOS c/ Port autonome de Marseille, pourvoi n° 94-14.124.

REZENTHEL R., « Naufrage d'un navire saisi dans un port. Rôle et responsabilité du gardien et du saisissant », *DMF*, n° 572, 1997 ; arrêt CA Aix-en-Provence, 14 mars 1997 – Cie préservatrice foncière IARD c/ ENIM et M. Ed Spalma.

REZENTHEL R., « Responsabilité de l'entrepreneur de manutention dont l'outillage public a été mis à sa disposition par l'autorité portuaire », *DMF*, n° 662, 2005 ; jugement TGI Marseille, 7 juin 2005 – Sté Nationale d'électricité et de thermique c/ Port autonome de Marseille.

REZENTHEL R., « Litiges relatifs à l'outillage public portuaire : compétence du juge judiciaire », *DMF*, n° 669, 2006 ; jugement TC Lille, 6 octobre 2005 – Seafrance c/ CCI de Calais.

REZENTHEL R., « Dommages subis par un navire dans un chenal d'accès portuaire : portée et application du Règlement de police portuaire », *DMF*, n° 677, 2007 ; jugement TA Rouen, 13 avril 2006 – Sté Broström Tankers, n° 0102883.

REZENTHEL R., « La responsabilité du gestionnaire de l'outillage public consécutive à des mouvements de grève successifs de son personnel », *DMF*, n° 748, 2013 ; arrêt CA Aix-en-Provence, 7 mars 2013 – Sté Marfret c/ GPM de Marseille, n° 20-13.150.

REZENTHEL R., « Responsabilité contractuelle du gestionnaire de l'outillage public portuaire pour faits de grève. », *DMF*, n° 754, 2014 ; arrêt CA Aix en Provence, 18 juillet 2013 – Nautech c/ GPM de Marseille, n° 11-19.567.

TASSEL Y., « La grève illégale des grutiers du Port autonome de Marseille : une application compréhensive d'un critère très rigoureux », *DMF*, n° 546, 1995 ; arrêt CA Aix-en-Provence, 22 février 1994 – Syndicat des entrepreneurs de manutention de Marseille et de Fos et autres c/ Port autonome de Marseille.

VI – RAPPORTS PUBLICS

Rapport de la Cour de cassation de 2006.

Rapport public sur l'organisation de la police portuaire, PATEY G. et ALLAIS V.,
21 février 2001, n° 006992-01.

VII – SITES INTERNET

ARIANEWEB – <http://www.conseil-etat.fr>

JURICAF – <http://www.juricaf.org.fr>

JURITRAVAIL – <http://www.juritravail.com>

LAMILYNE - <http://www.lamilyne.lami.fr>

LEGIFRANCE – <http://www.legifrance.gouv.fr>

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer –
<http://www.mer.gouv.fr>

SABARD O., « Les causes d'exonération en droit français et dans d'autres ordres
juridiques nationaux » <http://www.grerca.univ-rennes1.fr>

TABLE DE JURISPRUDENCE

I – Jugements des tribunaux de première instance

TA Rouen, 13 avril 2006 – Sté Broström Tankers, n° 0102883.

TGI, 14 février 2012 – Cie maritime Marfret c/ GPM de Marseille.

II – Arrêts des Cours d’appel

CA Amiens, 4 décembre 1995 – Syndicat des manutentionnaires et employeurs de main d’œuvre du Port autonome de Rouen c/ Port autonome de Rouen, n°4-26.493.

CA Aix-en-Provence, 7 mars 2013 – Sté Marfret c/ GPM de Marseille, n° 20-13.150.

CA Aix en Provence, 18 juillet 2013 – Nautech c/ GPM de Marseille, n° 11-19.567.

III – Arrêts des Cours administratives d’appel

CAA Bordeaux, 7 mai 1991 – Armement Bergensen c/ Ministre chargé de la mer, n° 90BX00102.

CAA Nancy, 8 octobre 1992 – Sté Sollac c/ Port autonome de Dunkerque, n° 91N00216.

CAA Nantes, 8 juillet 1993 – Cie Marocaine de Navigation, n° 92NT00517.

CAA Nantes, 31 mai 2000 – Sté Bai Brittany ferries, n° 99NT00521.

CAA Bordeaux, 3 février 2004 – Ministre de l’équipement, des transports, et du logement, du tourisme et de la mer c/ Sté navale de l’Ouest, n° 01BX01273.

CAA Nantes, 17 juin 2004 – Cne de Port-Louis, n° 03NT01370.

CAA Nantes, 31 mars 2005 – Conoco Investments Norgec c/ Port autonome de Nantes – Saint-Nazaire, n° 00NT01838.

CAA Bordeaux, 28 juin 2007 – M. Joseph, n° 06BX00107.

IV – Arrêts de la Cour de cassation

Cass. civ., 16 juin 1896 – « arrêt Teffaine ».

Cass., 2 décembre 1941 – « arrêt Franck ».

Cass. civ., 1^{re} ch., 15 avril 1975 – Cie maritime Carlo Cameli c/ Port autonome de Dunkerque, pourvoi n° 74-10.998.

Cass. civ., 1^{re} ch., 23 juin 1981, pourvoi n° 80-14.499.

Cass. civ., 28 octobre 1987 – Port autonome de Dunkerque, pourvoi n° 86-10.771.

Cass. com., 10 juillet 1989, pourvoi n° 86-15.933.

Cass. civ., 2^e ch., 7 juillet 1993 – Delmas-Vieljeux c/ Port autonome de Dunkerque, pourvoi n° 91-21.192.

Cass. civ., 1^{re} ch., 6 octobre 1993 – Syndicat des manutentionnaires et employeurs de main d'œuvre du port de Rouen c/ Port autonome de Rouen, pourvoi n° 91-16.568.

Cass. civ., 1^{re} ch., 9 mars 1994 – Cie d'assurance La Concorde, pourvoi n° 91-17.459 et 91-17.464.

Cass. civ., 1^{re} ch., 29 novembre 1994 – Ville de la Ciotat c/ Conseil Général des Bouches du Rhône, pourvoi n° 93-10.074.

Cass. civ., 1^{re} ch., 24 janvier 1995 – EDF, pourvoi n° 92-18.227.

Cass. civ., 1^{re} ch., 11 juin 1996 – SEMFOS c/ Port autonome de Marseille, pourvoi n° 94-14.124.

Cass. civ., 1^{re} ch., 06 novembre 2002 – Sté Clio « Voyages Culturels », pourvoi n° 99-21.203.

Cass. civ., 13 mars 2008 – SNCF, pourvoi n° 05-12.551.

Cass. com., 26 mai 2010 – Axa marine c/ Pétromarine, pourvoi n° 09-12.624.

V – Décisions du Conseil d'Etat

CE, 16 janvier 1953 – Sté la Loire fluviale, Recueil Lebon p. 23.

CE, 15 juillet 1955 – Menet, Recueil Lebon p. 768.

CE, 16 mars 1960 – Cie maritime des transports de Goudron c/ Cie d'assurances maritimes, req. n° 41271 et 41272.

CE, 15 octobre 1969 – Cie d'assurances Le Nord et autres, req. n° 74572.

CE, 20 février 1970 – Sté financière et industrielle des ateliers et chantiers de Bretagne, req. n° 75515.

CE, ass. 28 mai 1971 – Département du Var c/ Entreprises Bec frères, req. n° 76216.

CE, 25 juin 1971 – Sté Ets Marius Sériès, req. n° 70874, 70875 et 70942.

CE, 2 juin 1972 – Les Vedettes blanches, req. n° 79597.

CE, 21 juillet 1972 – The Oceanic Steamship Company c/ Territoire de la Polynésie française, req. n° 80200.

CE, 26 juin 1974 – Port autonome de Marseille, req. n° 85687.

CE, 21 février 1975 – Port autonome de Bordeaux, req. n° 88498.

CE, 5 novembre 1975 – Port autonome de Nantes, req. n° 92734.

CE, 19 novembre 1975 – Sté d'armement Gautier et Cie, req. n° 98737.

CE, 3 novembre 1976, req. n° 98377.

CE, 2 mars 1979 – Ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire req. n° 02413, 07707 et 07736.

CE, 23 mars 1979 – Ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire c/ M. Delacour, req. n° 8757.

CE, 12 octobre 1979 – Sté Thaï-Europe Tapioca c/ Ministre des transports, req. n° 11958.

CE, 7 décembre 1979 – Sté « Les fils de Henry X... », req. n° 13001.

CE, 1^{er} février 1980 – Ministre des transports, req. n° 14503.

CE, 28 mars 1980 – Ministre de l'équipement c/ Cie d'assurance Rhône Méditerranée et autres, req. n° 04032.

CE, 11 février 1981 – Port autonome de Dunkerque, req. n° 13024.

CE, 29 janvier 1982 – Constructions maritimes Edouard Richard, req. n° 24437.

CE, 12 février 1982 – CGM c/ Port autonome de Nantes, req. n° 19034, 19045, 22204 et 22776.

CE, 28 mai 1982 – Armement naval SNCF Sealink c/ Ministre de la mer, req. n° 23372.

CE, 11 juin 1982 – Ministre des transports c/ Sté British Railways Board, req. n° 22215.

CE, Rennes 27 octobre 1983 – M. Salaun, req. n° 81801.

CE, 11 mai 1984 – Sté navale des chargeurs Delmas - Vieljeux c/ Port Autonome de Marseille et Etat Français, req. n° 36592 et 36671.

CE, 22 juin 1984 – Secrétaire d’Etat auprès du Ministre des transports chargé de la mer c/ Sté Sealink, req. n° 53630.

CE, 27 novembre 1985 – Secrétaire d’Etat auprès du Ministre de l’Urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer c/ JOOR, req. n° 62362.

CE, 25 juillet 1986 – Martin, req. n° 60961.

CE, 28 novembre 1986 – Communauté urbaine de Lille, req. n° 57715.

CE, 17 juin 1987 – Cie d’assurance c/ Port autonome de Marseille, req. n° 63029, 63030 et 63314.

CE, 22 juin 1987 – Sté Emeraude Ferries c/ Ministre de la mer, req. n° 49347.

CE, 10 juillet 1987 – Sté Sudcargos c/ Port autonome de Marseille, req. n° 57506.

CE, 27 juillet 1988 – Cie Marseillaise de Madagascar, req. n° 89295.

CE, 12 octobre 1988 – Cie Nationale Algérienne de Navigation, req. n° 73711 et 74045.

CE, 20 janvier 1989 – M. BIALES c/ Port autonome de la Guadeloupe, req. n° 60269.

CE, 25 septembre 1989 – Armement Naviera Uralar, req. n° 81362.

CE, 9 octobre 1989 – Côtes des Isles, req. n° 66052.

CE, 18 décembre 1989 – Port autonome de Paris c/ M. Nitot, req. n° 71993.

CE, 11 juillet 1990 – Sté Dunkerque Ferry et Sté O.Y... c/ Ministre des transports et de la mer, req. n° 89374.

CE, 8 mars 1991 – Sté USINOR c/ Port autonome de Dunkerque, req. n° 70216.

CE, 19 juin 1992 – ville de Palavas-les-Flots, req. n° 66925.

CE, 23 juin 1993 – Secrétaire d’Etat à la mer c /Sté Codil et Sté Serra, req. n° 82299.

CE, 30 juin 2004 – Département de la Vendée, req. n° 250124.

CE, 26 juillet 2006 – M.A.I.F. c/ commune de Port-Louis, req. n° 272621.

VI – Décisions du Tribunal des conflits

Trib. Confl., 8 février 1873 – Blanco, n° 00012

Trib. Confl., 30 juillet 1873 – arrêt Pelletier, n° 00035

Trib. Confl., 12 janvier 1987 – Delmas-Vieljeux c/ Port autonome de Dunkerque

Trib. Confl., 17 juin 2013 – MB c/ Sté ERDF n° 3911

VII – Décisions du Conseil constitutionnel

Conseil const., 25 juillet 1979, décision n° 79-105.

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1 – LEXIQUE DES TERMES NAUTIQUES	98
ANNEXE 2 – EVALUATION DE LA CRITICITE D'UN RISQUE.....	100

ANNEXE 1

LEXIQUE DES TERMES NAUTIQUES

(Références citées dans le mémoire)

Assiette : On dit d'un navire qu'il a une assiette positive lorsqu'il est sur le cul (tirant d'eau arrière > tirant d'eau avant). Il a une assiette négative lorsqu'il est sur le nez.

Attinage : mise en place de tins pour la mise à sec d'un navire.

Avis aux navigateurs : messages de sécurité destinés aux navigateurs qui indiquent toute modification d'une zone maritime (disparition d'une balise, exercice militaire, construction d'une jetée, etc.). Ils sont notamment publiés par le SHOM (Service hydrographique et océanographique de la marine) dans les groupes hebdomadaires d'avis aux navigateurs.

Catway : appontement léger.

Corps-mort : dalle de béton reliée par une chaîne à une bouée pour que les navires puissent s'y amarrer.

Dalots : trous dans le pont permettant l'écoulement des eaux embarquées.

Duc d'albe : pilotis, ancré dans le fond des bassins, servant à l'amarrage des navires.

Echelle Beaufort : Elle est divisée en 13 degrés qui correspondent à une fourchette de la vitesse moyenne du vent

Degré Beaufort		Vitesse du vent (km/h)	Vitesse du vent (nœuds)
0	Calme	moins de 1	moins de 1
1	Très légère brise	1 à 5	1 à 3
2	Légère brise	6 à 11	4 à 6
3	Petite brise	12 à 19	7 à 10
4	Jolie brise	20 à 28	11 à 16
5	Bonne brise	29 à 38	17 à 21
6	Vent frais	39 à 49	22 à 27
7	Grand frais	50 à 61	28 à 33
8	Coup de vent	62 à 74	34 à 40
9	Fort coup de vent	75 à 88	41 à 47
10	Tempête	89 à 102	48 à 55
11	Violente tempête	103 à 117	56 à 63
12	Ouragan	118 et plus	64 et plus

Evitage : manœuvre qui consiste à faire pivoter le navire sur lui-même.

Feux d'alignement : feux qui ensemble indiquent un axe dont les marins se servent pour se diriger lors des arrivées sur rade.

Forme de radoub : bassin qui accueille les navires pour leur mise à sec.

Musoir : pointe extrême d'une jetée.

Noyer ses marques : se dit d'un navire trop chargé, dont le tirant d'eau est supérieur à celui autorisé par les marques de franc-bord.

Panne : appontement léger.

Pied de pilote : hauteur supplémentaire que les marins ajoutent au tirant d'eau d'un navire pour se garantir une marge de sécurité quand ils doivent passer par des endroits peu profonds.

Talonner : toucher le fond avec le talon de la quille d'un navire.

Tins : pièces de bois qui supportent la quille d'un navire lors de sa mise à sec.

Tirant d'air : hauteur maximale des superstructures d'un navire au-dessus de sa ligne de flottaison.

Squat : effet qui apparaît lorsqu'un navire est en mouvement avec une profondeur d'eau faible sous la quille. Il se crée une dépression sous la coque provoquant l'enfoncement du navire.

ANNEXE 2

EVALUATION DE LA CRITICITE D'UN RISQUE

De nombreux accidents ont conduit les entreprises à s'intéresser à la notion de risque. L'étude des risques se base sur une approche statistique de la fréquence et de l'importance des dommages d'un sinistre. La criticité d'un risque, c'est-à-dire son importance, se mesure par l'équation suivante :

$$\text{Criticité (C)} = \text{Probabilité (P)} \times \text{Gravité (G)}$$

Probabilité \ Gravité	Extrêmement rare (P = 0)	Possible (P = 1/3)	Fréquent (P = 2/3)	Très fréquent (P = 1)
Effet mineur (G = 0)	(C = 0)	(C = 0)	(C = 0)	(C = 0)
Effet significatif (G = 1/3)	(C = 0)	(C = 1/9)	(C = 2/9)	(C = 3/9)
Effet majeur (G = 2/3)	(C = 0)	(C = 2/9)	(C = 4/9)	(C = 6/9)
Effet catastrophique (G = 1)	(C = 0)	(C = 3/9)	(C = 6/9)	(C = 1)

1		Risque inacceptable. Toute activité engendrant de tels risques doit entraîner des mesures d'urgence pour diminuer sa criticité ou être interrompue.
2		Risque à contrôler. Le risque doit faire l'objet de mesures pour diminuer sa criticité.
3		Risque acceptable en l'état.

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	3
TABLE DES ABRÉVIATIONS ET SIGLES UTILISES	4
SOMMAIRE	5
INTRODUCTION	6
PARTIE 1 LA RESPONSABILITE DE L'AUTORITE CHARGEE DE LA GESTION DU PORT	15
Chapitre 1 Dommages de travaux publics	17
Section 1/ Dommages en raison de l'exécution de travaux	18
Section 2/ Dommages en raison des caractéristiques des ouvrages	19
A - Inadaptation des ouvrages aux caractéristiques des navires	19
B - Dysfonctionnement des ouvrages	21
C - Défaut d'aménagement	22
Section 3/ Dommages en raison du défaut d'entretien normal des ouvrages	23
A - Entretien des chenaux et des plans d'eau	23
B - Balisage défaillant	25
C - Effondrement d'un quai, rupture d'amarres	27
D- Pollution des plans d'eau	28
Chapitre 2 En raison de l'exercice des pouvoirs de police	30
Section 1/ Faute de l'autorité de police	31
A – Faute dans la gestion des entrées et sorties de navires	32
B – Mauvaise vérification de l'amarrage	33
C – Ordre inapproprié	34
D – Lacunes dans la prévention contre les risques	35
Section 2/ Responsabilité sans faute pour préjudice anormal et spécial	36
A – Cas des trafics saisonniers	37
B – Durée d'immobilisation excessive	38
Section 3/ Effet attractif de la responsabilité pour dommages de travaux publics	39
Chapitre 3 Le régime de responsabilité civile dans les ports maritimes	40
Section 1/ Du fait de l'outillage public	41
A/ Concession d'outillage public	41
B/ Responsabilité contractuelle	42
C/ Responsabilité du gardien de la chose	43
D/ Le cas des véhicules	44
Section 2/ Responsabilité du gestionnaire de l'outillage public portuaire pour faits de grève de son personnel	45
A/ Responsabilité contractuelle	46
B/ Responsabilité délictuelle	46
C/ Cas des missions de SPIC assurées par des entreprises privées	48
Section 3/ La voie de fait	49

**PARTIE 2 PARTAGE ET EXONERATION DE RESPONSABILITE POUR
L'AUTORITE GESTIONNAIRE D'UN PORT51**

Chapitre 1 La faute du capitaine ou de l'équipage.....53

Section 1/ Erreur dans la conduite du navire	54
A/ Maladresse dans la manœuvre.....	55
B/ Mauvaise appréciation de la hauteur d'eau	56
C/ Vitesse inadaptée.....	56
Section 2/ Non-respect des prescriptions de police	58
A/ Pilotage obligatoire	58
B/ Obligation de maintien de personnel à bord	59
C/ Non-respect des prescriptions de placement à quai	59
Section 3/ Imprudence du capitaine du navire	60
A/ Retard à l'appareillage	60
B/ Utilisation d'un chenal inapproprié	61
C/ Inaction du capitaine	62

Chapitre 2 La force majeure64

Section 1/ Les critères de la force majeure	65
A/ L'extériorité	65
B/ L'imprévisibilité.....	66
C/ L'irrésistibilité.....	67
Section 2/ Les cas de force majeure	68
A/ Les événements climatiques exceptionnels	69
B/ La cessation inopinée de travail	70
C/ L'accueil des navires en difficulté ?.....	72
Section 3/ Le cas fortuit.....	73

Chapitre 3 Les actions contentieuses75

Section 1/ La compétence juridictionnelle	75
A/ Mission de SPIC.....	76
B/ Mission de SPA.....	77
C/ Appréciation de la qualité de la victime	78
Section 2/ Absence de préjudice anormal et spécial.....	79
Section 3/ L'autorité portuaire n'est pas responsable des troubles à l'ordre public	80
Section 4/ Le gardiennage des navires.....	81
A/ Le propriétaire du navire en reste le gardien	82
B/ Transfert de la garde ?.....	83
C/ Le cas des navires saisis	84

CONCLUSION85

BIBLIOGRAPHIE87

TABLE DE JURISPRUDENCE.....92

TABLE DES ANNEXES97

ANNEXE 1 Lexique des termes nautiques	98
---	----

ANNEXE 2 Evaluation de la criticité d'un risque	100
---	-----

TABLE DES MATIERES.....101

RESUME / SUMMARY

J'ai eu l'occasion de faire mon stage de fin d'études à la Capitainerie du Grand Port Maritime de Marseille. J'ai pu mesurer à quel point le port est l'un des maillons essentiels de la chaîne des transports. Aussi ai-je décidé de consacrer mon mémoire de Master 2 à la responsabilité des gestionnaires de port vis-à-vis des propriétaires et exploitants de navires. J'ai voulu dégager d'abord les principaux fondements qui permettent d'engager cette responsabilité. Ils ressortent essentiellement au droit administratif, et se rapportent avant tout à la théorie des dommages de travaux publics et à la responsabilité du fait de l'exercice des pouvoirs de police. Pour une vision plus complète de la problématique, je me suis également efforcée de présenter des cas de mise en cause du gestionnaire de port au civil, en me basant essentiellement sur les missions de service public à caractère industriel et commercial qu'il assure. Il m'a paru logique de compléter l'enquête par une liste des causes exonératoires de responsabilité, que le gestionnaire de port peut si besoin mettre en avant, afin de se décharger en tout ou en partie. En règle générale, il tâchera de prouver la faute de la victime ou l'incidence d'un événement de force majeure. Enfin, j'évoque un certain nombre d'affaires qui se sont avérées spécialement délicates quant à la détermination des responsables.

In my final year of studies, I completed an internship at the Harbour Master's office of Marseille port. I was thus able to measure the essential importance of ports in the maritime trade. So, I decided to devote my Master 2 to the responsibility of the port authorities concerning ships' owners. In a first part, I would like to isolate and underline the fundamental principles that allow us to implicate. These principles have sprung essentially from administrative law and involve first and most of all the theory of damages caused by public works and the responsibility stemming from this fact in regard to the exercise of the police of its powers. For a more complete vision concerning this problem, I strove to present the cases where the director of the port was implicated in regard to a private person by examining essentially the industrial and commercial public service missions that he undertakes. It appeared logical to complete the inquiry by a list of exonerary causes of responsibility that the port director can invoke in order to proclaim that his responsibility is not engaged. Generally, he will try to prove the victim's fault or an Act of God. Finally I raise the issue of a certain number of tendentious cases concerning the determining of who is responsible.