

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LES NAVIRES ABANDONNES DANS LES PORTS ET LES VOIES
DE RECOURS DE L'AUTORITE PORTUAIRE



Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

Par

Camille Martin

Sous la direction de Monsieur le Professeur Christian Scapel.

Année universitaire 2013-2014

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES
CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LES NAVIRES ABANDONNES DANS LES PORTS ET LES VOIES
DE RECOURS DE L'AUTORITE PORTUAIRE

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

Par

Camille Martin

Sous la direction de Monsieur le Professeur Christian Scapel.

Année universitaire 2013-2014

Remerciements

Mes remerciements vont aux Professeurs Pierre Bonnassies et Christian Scapel pour leur enseignement et leur expertise. Ainsi qu'à Céline Thinselin, Directrice juridique du port de Sète pour son aide, avis et conseils.

Acronymes et abréviations

CE	Conseil d'Etat
CEDRE	Centre de Documentation, de Recherches et d'Expérimentation
DMF	Droit Maritime Français
Fasc.	Fascicule
CGPPP	Code Général de la Propriété des Personnes Publiques
LGDJ	Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence
JORF	Journal Officiel de la République Française
PUAM	Presses Universitaires d'Aix-Marseille
TA	Tribunal administratif
CAA	Cour Administrative d'Appel
Cons. Const.	Conseil Constitutionnel
C. Cass.	Cour de Cassation
CEDH	Cour Européenne des Droits de l'Homme
JOUE	Journal Officiel de l'Union européenne

Remerciements	4
Acronymes et abréviations	5
Introduction	8
I. La nécessaire réforme de la loi de 1985 face aux difficultés des gestionnaires de ports.	12
A. La nouvelle définition légale du navire, une petite révolution pour la gestion des navires abandonnés.....	12
1. Le navire, longtemps ignoré du législateur	12
2. L'élargissement de la définition du navire pour la procédure de déchéance des droits du propriétaire.	16
3. Le navire abandonné.....	17
4. L'épave de navire	20
5. Le port, toujours ignoré du législateur, mais un champ d'application précisé. 21	
6. L'autorité portuaire et ses moyens de gestion des navires abandonnés avant 2013. 24	
B. L'autorité portuaire éternelle victime collatérale de l'abandon.....	30
1. La perte d'exploitation	30
2. Les inconvénients de gestion commerciale.	32
3. Les dangers	33
4. La loi de 1985 complétée par son décret d'application n°87-830 du 6 octobre 1987 et ses limites	36
II. Des voies de recours renouvelées mais une efficacité limitée	41
A. La saisie, un outil à double tranchant.....	41
1. La saisie conservatoire, contraire à l'exercice des libertés publiques.....	41
2. La saisie décidée par une autorité administrative	46
B. La déchéance des droits du propriétaire, un champ d'application élargi, une mise en œuvre précisée un décret d'application inutile.	46
1. L'aspect fondamental du droit de propriété, un handicap pour les voies de recours 47	
2. La déchéance une mesure punitive	51
3. La nouvelle procédure de déchéance	52
4. Un décret d'application inutile, une loi qui empiète sur le domaine réglementaire.....	58
III. Conclusion :	61

IV. BIBLIOGRAPHIE	62
TABLE DES ANNEXES.....	71

Introduction

Le coût des navires abandonnés dans les ports est un poids considérable pour les autorités en charge de l'exploitation portuaire. En effet, un navire peut générer jusqu'à 100K€ de pertes annuelles¹.

Or, « au cours des vingt dernières années, vingt-huit procédures de déchéance ont été engagées. Vingt d'entre elles ont abouti au prononcé d'une décision de déchéance des droits de propriété »². Ce peu de procédures abouties est une preuve de la nécessité de la réforme de la loi sur la déchéance des droits du propriétaire de navires.

En effet, la loi applicable aux navires abandonnés dans les ports, jusqu'en mai 2013, était la loi n°85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottant abandonnés³. Cette loi avait déjà prévu la procédure de déchéance des droits du propriétaire, mais celle-ci présentait des lacunes⁴. Notamment, la loi n°85-662 du 3 juillet 1985 limitait son champ d'application à l'existence de dangers que présentaient les navires abandonnés, à l'état d'abandon et aux navires de plus de 25 tonneaux de jauge.

Or, les navires abandonnés dans les ports présentent d'innombrables inconvénients pour l'autorité portuaire, allant de l'occupation d'un quai et d'une perte d'exploitation en passant par des problèmes de pollution et la perturbation du service public portuaire ainsi que du fonctionnement du port.

Il était donc nécessaire de permettre la prise en compte des impératifs de gestion des ports et de ne plus limiter la procédure de déchéance des droits du propriétaire simplement aux dangers que peuvent présenter les navires abandonnés.

¹ Navire « Aspet » abandonné dans le port de Saint-Nazaire, *in*, P. Cardo, « Mission parlementaire - Démantèlement des navires », Le Grenelle de la mer, 28 juin 2010, p. 13.

² M. Le Bihan-Guenole, « La déchéance des droits du propriétaire sur son navire : le projet d'une réforme nécessaire », *DMF*, 2012, n°740, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

³ Loi n°85-662 du 3 juillet 1985, *JORF*, n°7502 du 4 juillet 1985.

⁴ M. Le Bihan-Guenole, « La déchéance des droits du propriétaire sur son navire : le projet d'une réforme nécessaire », *DMF*, 2012, n°740, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

Les navires abandonnés dans les ports le sont généralement à la suite d'une interdiction d'appareiller ou d'une saisie par un créancier ou encore par des difficultés de financement⁵.

Mais au plus l'abandon se prolonge, au plus le navire est grevé de charges, au moins il est entretenu. Ainsi, l'intérêt pour le propriétaire de conserver ce navire s'amenuise et il s'en désintéresse. Pire, dans certains cas, l'Armateur peut parfois disparaître ou « déserter »⁶ comme certains journalistes ont pu l'illustrer. Par exemple, le navire Matterhorn, cargo frigorifique datant de 1985 dérouté vers le port de Brest le 25 mai 2009 pour motif de pollution, abandonné par son Armateur qui a « disparu »⁷.

Ceci soulève également le problème de qui supportera les coûts liés à un navire abandonné quand l'armateur est insolvable ou qu'il a disparu.

Les inconvénients liés à ce navire reviennent alors à l'Autorité portuaire. Et même si le propriétaire d'un navire doit procéder « à la remise en état ou à l'enlèvement »⁸, l'inaction du propriétaire rend celle de l'Autorité portuaire inévitable. En effet, elle devra réagir non pas pour gérer ce navire en soi, mais pour protéger ses propres intérêts.

Avant la loi de 1985, on pouvait procéder à la confiscation du navire, ou menacer le propriétaire de confiscation s'il ne procédait pas à l'enlèvement de son navire ou à la réparation ou encore à l'enlèvement des débris polluants. Cependant, ces dispositions n'étaient pas très efficaces concernant les navires abandonnés et la loi du 3 juillet 1985 avait déjà prévu la procédure de déchéance des droits du propriétaire sur son navire dans le cas où l'abandon ou le désintérêt du propriétaire persistait.

Or, prononcer la déchéance des droits du propriétaire implique une atteinte à un droit fondamental à valeur constitutionnelle qu'est le droit de propriété. D'où la limitation aux seuls dangers et à l'état d'abandon pour la loi de 1985.

⁵ M. Le Bihan-Guenole, « La déchéance des droits du propriétaire sur son navire : le projet d'une réforme nécessaire », *DMF*, 2012, n°740, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

⁶ Association Mor Glaz, « Navire pollueur, à vendre pour déconstruire », www.brest-ouvert.net.

⁷ P. Cardo, Mission parlementaire, « Démantèlement des navires », La Documentation Française, 28 juin 2010, p. 101.

⁸ M. Le Bihan-Guenole, « La déchéance des droits du propriétaire sur son navire : le projet d'une réforme nécessaire », *DMF*, 2012, n°740, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

Cette procédure a donc pu être pensée comme une sanction du comportement du propriétaire.

« Il s'agit de sanctionner par la déchéance des droits du propriétaire, non seulement le danger que présente le navire ou l'engin flottant abandonné, mais aussi l'abandon du navire »⁹.

On sanctionne le désintéressement du propriétaire sur son navire. C'est « un manquement fautif »¹⁰.

Cependant, si l'on comprend parfaitement que porter atteinte à un droit fondamental à valeur constitutionnelle doit être entouré de précautions, la loi n°2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports¹¹ prend enfin en compte les impératifs de gestion des ports et la nécessité de protéger l'environnement. Par cette loi, on restreint encore l'étendue du droit de propriété.

En effet, la loi n°2013-431 du 28 mai 2013 améliore la procédure de déchéance en élargissant les moyens de recours à l'entrave aux activités maritimes, littorales ou portuaires¹² et en ne limitant pas l'action aux navires d'une certaine taille. Cependant, la loi nécessite un décret d'application pour être mise en œuvre. Or, d'après les praticiens¹³, la loi se suffit à elle-même et on se demande en quoi un décret d'application serait utile.

De plus, même s'il peut être restreint, le droit de propriété n'en a pas moins valeur constitutionnelle. Et c'est cette valeur constitutionnelle du droit de propriété qui grève la procédure de déchéance des droits du propriétaire d'une inefficacité intrinsèque.

Cependant, l'autorité portuaire ne dispose pas que ce moyen de recours pour lutter contre les navires abandonnés dans les ports. La saisie peut être un outil, mais dans le cas où le navire perd de sa valeur, elle peut s'avérer inefficace.

⁹ M. Le Bihan-Guenole, « La déchéance des droits du propriétaire sur son navire : le projet d'une réforme nécessaire », *DMF*, 2012, n°740, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹⁰ M. Le Bihan-Guenole, « La déchéance des droits du propriétaire sur son navire : le projet d'une réforme nécessaire », *DMF*, 2012, n°740.

¹¹ Loi n°2013-431 du 28 mai 2013, *JORF*, n°0122, 29 mai 2013, p. 8794.

¹² Art 28, loi n°2013-431 du 28 mai 2013.

¹³ Céline Thinselin, Directrice juridique de l'Établissement public régional gestionnaire du port de Sète, Entretien du 3 décembre 2013 à Sète.

Nous poserons donc la question de savoir si la réforme apportée à la procédure de déchéance des droits du propriétaire fournira un outil efficace au gestionnaire, mais également si d'autres moyens peuvent s'avérer plus rapides.

Si la prise en compte des impératifs de gestion des ports a été actée (I), et les voies de recours plus efficaces mises en place (II) on regrettera que le décret d'application se face attendre et nous poserons également la question de son utilité.

I. La nécessaire réforme de la loi de 1985 face aux difficultés des gestionnaires de ports.

La définition du navire a longtemps été ignorée du législateur ce qui en faisait une notion floue. La loi n°2013-431 du 28 mai 2013 a modifié le Code des transports et y a intégré sa nouvelle définition du navire pour l'application de la procédure de déchéance des droits du propriétaire (A). Cette nouvelle définition est vue comme une solution à la multitude de problèmes rencontrés par les gestionnaires de port vis-à-vis des navires abandonnés (B).

A. La nouvelle définition légale du navire, une petite révolution pour la gestion des navires abandonnés.

Pour l'objet de notre étude il est important de bien définir ce que l'on entend par navire (1) l'apport de la nouvelle définition (2) son état d'abandon (3) dans les ports (5), de le différencier de l'épave (4) qui reste injustement associée au navire abandonné, de déterminer ce qui sera entendu par Autorité portuaire et de voir de quels moyens de gestion elle dispose en dehors de la procédure de déchéance (6).

1. Le navire, longtemps ignoré du législateur

Absence de définition légale du navire.

« Rien n'est plus difficile à cerner que la notion de navire »¹⁴, et « jusqu'à notre tout récent Code des transports, il n'existait pas de définition légale du navire en droit maritime français »¹⁵.

En effet, l'Ordonnance de la marine de 1681 ne définissait pas le navire, elle disposait simplement dans son article 1^{er} que « les navires et autres bâtiments de mer seront réputés meubles ».

¹⁴ P. Bonnassies, « Le droit maritime français en 1992 », *DMF*, 1993, n°523, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹⁵ S. Miribel, « Qu'est-ce qu'un navire ? », *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel, PUAM*, 2013, p.279 .

De même, la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer¹⁶ ainsi que le décret complémentaire n°67-967 du 27 octobre 1967 ne donnaient pas de définition légale du navire.

La notion de navire étant jusque là absente des textes législatifs et règlementaires, celle-ci a largement été analysée par la doctrine. Pierre Bonnassies et Christian Scapel retiennent notamment que le caractère d'engin flottant en surface ou en profondeur, est indispensable à l'attribution de qualité de navire. De même, l'engin flottant, pour avoir qualité de navire, doit être capable d'affronter les risques de la « vraie vie maritime »¹⁷.

Encore, d'autres auteurs estiment que le navire est une coque, un système de propulsion et un espace¹⁸. Selon Patrick Chaumette, « le navire est un meuble, apte à la navigation maritime, donc à affronter les périls de la mer, objet d'échanges¹⁹ ».

La nouvelle définition apportée par le Code des transports.

Stéphane Miribel pose justement la question de savoir s'il est possible de définir précisément ce qu'est un navire²⁰. Selon cet auteur, la **navigation maritime et l'aptitude à affronter les périls de la mer** sont les critères fondamentaux que doit posséder un navire²¹. Or le nouveau Code des transports dans son article L5000-2 donne une définition du navire qui semblerait recouvrir au moins un des deux critères. En effet, le Code des transports définit le navire comme « tout engin flottant, construit et équipé pour la **navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance** et affecté à celle-ci ;... »²². De plus, il relève que le lexique de Vocabulaire juridique définit le navire comme un bâtiment effectuant habituellement une navigation maritime, la navigation maritime étant entendue comme la navigation

¹⁶ Loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, JORF, 4 janvier 1967, p. 110.

¹⁷ C. Cass. 6 décembre 1976, arrêt Poupin sport, DMF, 1977.513, in P. Bonnassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2010, p. 114.

¹⁸ M. Ndende, in J.P. Beurier et a., *Droits Maritimes*, Dalloz Action, 2006, chapitre 311, Le navire en tant que chose, n°311.06 et s.

¹⁹ P. Chaumette, « Le navire, ni territoire, ni personne », DMF, 2007, 678.

²⁰ Stéphane Miribel, « Qu'est-ce qu'un navire ? », *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, PUAM, 2013, p.286.

²¹ Stéphane Miribel, « Qu'est-ce qu'un navire ? », *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, PUAM, 2013, p.286.

²² Art. L5000-2, Code des ports maritimes, www.legifrance.gouv.fr.

qui se fait habituellement dans les eaux maritimes (où le bâtiment est exposé aux risques de la mer).

Cependant, selon Stéphane Miribel et Christian Scapel, cette définition légale ignore certaines avancées de la jurisprudence dans la définition de navire, et notamment l'aptitude de celui-ci à « affronter les risques de la mer »²³.

Il est important de bien définir le navire, ou à défaut, d'avoir une idée précise de cette notion qui est cruciale dans le sujet qui nous occupe. Stéphane Miribel relève d'ailleurs qu'il est important « que le juge, aidé à présent de la définition légale du navire, mais sans oublier pour autant la jurisprudence, recherche lorsqu'il y a doute, si l'on est en présence ou non d'un navire. Cette recherche est primordiale »²⁴.

La navigation maritime implique que le navire soit apte à affronter les risques de la mer. Et ce risque que doit affronter le navire, est une notion que l'on retrouve régulièrement dans la jurisprudence, notamment dans un arrêt de la Cour d'appel de Rouen qui définit le navire comme « un bâtiment affecté à la navigation maritime ; que la navigation est maritime lorsqu'elle expose le bâtiment aux risques de la mer »²⁵.

Ainsi nous retiendrons pour notre étude la définition que donne Stéphane Miribel car elle englobe les critères jurisprudentiels, en plus de la définition légale :

*« un navire est un bâtiment utilisé comme moyen de transport flottant, pourvu de moyens de propulsion autonomes, d'une coque apte à effectuer une navigation maritime et à affronter les périls de la mer »*²⁶.

Cependant, il ne faudra pas perdre de vue que la définition légale sera la base du champ d'application des procédures de recours de l'Autorité portuaire. En tout état de cause, les définitions doctrinales offrent des indices précieux d'interprétation en cas de doute sur la nature de l'engin flottant ou navire.

²³ P. Bonnassies, C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2^{ème} Ed., 2010, p. 117.

²⁴ S. Miribel, « Qu'est-ce qu'un navire ? », *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, PUAM, 2013, p. 288.

²⁵ CA Rouen, 30 nov. 2000, DMF 2001. 470, note C. Navarre-Laroche, in, S. Miribel, « Qu'est-ce qu'un navire ? », *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, PUAM, 2013, p.280.

²⁶ S. Miribel, « Qu'est-ce qu'un navire ? », *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, PUAM, 2013, p.288.

Un autre élément qui nous semble très important pour l'objet qui nous occupe, est que « **le navire, meuble immatriculé, est un bien individualisé dans le patrimoine de son propriétaire** »²⁷. Or, c'est justement cette qualité qui permet d'employer la procédure de déchéance des droits du propriétaire à l'encontre d'un navire abandonné. C'est le fait que le navire appartienne à une personne physique ou morale.

Certains auteurs, comme le doyen Georges Ripert, ont pu personnaliser le navire « [l]e navire est une personne. Le navire naît, créé par l'homme, construit avec des matériaux inertes. [...] Sa naissance lui ouvre la vie. [...] Il est marchand, ou pêcheur ou même oisif »²⁸. Cependant, « le doyen Ripert n'est pas dupe de ces allégories »²⁹ et le navire n'a jamais eu ce statut juridique de personne ou de personne en devenir.

Or, « [l]es privilèges du navire établissent un lien direct entre le navire et ceux qui ont subi un préjudice du fait de son action. Tout navire est en quelque sorte responsable « *sur lui-même* » des accidents qu'il cause, ce qui n'est nullement le cas d'un engin terrestre »³⁰.

Cependant (et c'est heureux) le navire, s'il a une valeur intrinsèque n'a pas de patrimoine. Ce qui permet d'aller chercher le patrimoine de son propriétaire.

Les navires abandonnés le sont généralement dans les ports, et, comme cela a pu l'être pour le navire, il n'existe pas de définition légale du port.

²⁷ P. Chaumette, « Le navire, ni territoire, ni personne », *DMF*, 2007, 678, (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

²⁸ G. Ripert, *Droit maritime*, Dalloz, Paris, 4^e éd., 1950, T. I, Navigation – Navires – Personnel – Armateurs – Créanciers, no 303, pp. 274-275.

²⁹ P. Chaumette, « Le navire, ni territoire, ni personne », *DMF*, 2007, 678

³⁰ P. Bonassies et Chr. Scapel, *Droit maritime*, LGDJ, Paris, 2006, no 158, p. 113, *in*, P. Chaumette, « Le navire, ni territoire, ni personne », *DMF*, 2007, 678, (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

2. L'élargissement de la définition du navire pour la procédure de déchéance des droits du propriétaire.

Le navire

Nous noterons également un élément fondamental dans la définition du navire, qui est également repris par le nouveau Code des transports, c'est l'absence de critère de taille. En effet, « la notion de dimension ne joue aucun rôle direct dans la définition du navire »³¹.

« La qualification du navire ne dépend ni de ses dimensions, ni de sa dénomination, ni de son affectation, ni de la qualification qu'en donne l'administration »³².

Cet élément était particulièrement bloquant concernant la procédure de déchéance des droits du propriétaire.

En effet, la procédure ne s'appliquait qu'aux navires de plus de 25 tonneaux de jauge³³, ce qui la rendait inutile vis-à-vis des navires d'une jauge inférieure et, notamment, à la plupart des navires de plaisance qui étaient exclus de la procédure. La Circulaire du 11 mai 2010 relative à la mise en œuvre de la loi no 85-662 du 3 juillet 1985 précisait que ces navires ne pourraient « faire l'objet d'aucune décision ministérielle de déchéance de propriété sur le fondement de l'article 3 de la loi ».

En effet, un navire de moins de 25 tonneaux de jauge est généralement considéré comme un navire de très petite taille, et donc présentant certainement moins d'inconvénients pour le port, il était exclu du champ d'application de la procédure.

Pour terminer et compléter notre définition du navire, il est important de noter que celui-ci devra être en état de flottabilité.

« Le navire devenu définitivement et irrémédiablement innavigable perd sa qualité de navire. Il devient autre chose, soit une épave s'il est abandonné au fond et git au fond de

³¹ P. Bonnassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traité*, 2^{ème} Ed., 2010, p.

³² I. Corbier, « Navires et autres bâtiments de mer », Fasc. 1045, Lexis-Nexis, 2005.

³³ Art. 1, Loi n°85-662 du 3 juillet 1985, modifiée par le Décret n°87-830 du 6 octobre 1987.

l'eau, soit un simple engin, s'il est utilisé à d'autres fins que la navigation »³⁴.

Pour l'objet qui nous occupe, le navire doit être en état de navigabilité, sinon il est une épave et n'est pas soumis au même régime.

3. Le navire abandonné

Flottabilité et navigabilité

Le navire est à distinguer juridiquement du navire abandonné. En effet, le navire abandonné ne perd pas ses caractéristiques de navire, il est toujours en condition de flottabilité et de navigabilité.

La notion de flottabilité « est indispensable à l'attribution de la qualité de navire »³⁵ sinon il devient épave (voir plus loin). Cette notion est à relativiser. En effet, un navire ne devient épave que s'il perd définitivement et irrémédiablement sa capacité à flotter et à manœuvrer³⁶.

La notion de flottabilité a été précisée par le Conseil d'Etat :

Il estime « qu'un navire qui n'était pas, à la date du jugement, définitivement hors d'état de naviguer mais pouvait être remis en état de navigabilité, ne constituait pas "un vieux bâtiment hors d'état de naviguer" et son propriétaire ne devait pas être condamné aux frais d'enlèvement »³⁷.

De plus, parce que l'abandon du navire a des conséquences sur les activités portuaires, celui-ci ne se voit pas appliquer le même régime juridique.

³⁴ P. Bonnassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2^{ème} Ed., 2010, p. 118.

³⁵ P. Bonnassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2^{ème} Ed., 2010, p. 114.

³⁶ P. Bonnassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2^{ème} Ed., 2010, p. 123.

³⁷ CE, 29 juill. 1983, n° 33159 et n° 33814, Jean-Marie Lefebvre c/ min. Transp. *in*, P. Bonnassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2^{ème} Ed., 2010.

L'abandon

La notion d'abandon est constante en droit français. Elle n'a pas été modifiée au fil des différentes réformes des textes sur la déchéance des droits du propriétaire.

La définition légale de l'abandon est donnée par l'article L5141-2 du Code des transports :

« l'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre ».

On distingue donc deux conditions à l'abandon qui sont cumulatives.

Ainsi, un navire qui peut être renfloué, même s'il n'est pas en état de flottabilité n'est pas une épave. On notera donc que si la non-flottabilité peut être réversible, c'est toujours un navire abandonné et non une épave.

La présence de mesures de garde.

Si le navire n'a plus d'équipage mais qu'il existe encore des mesures de garde et de manœuvre, le navire n'est pas abandonné.

Cependant, ce gardiennage doit remplir certaines conditions.

En effet, les mesures de garde sont obligatoires pour le propriétaire du navire et cette obligation résulte de l'article 14 du Règlement général de police des ports maritimes approuvé par le décret n°2009-877 du 17 juillet 2009 :

« Tout navire, bateau ou engin flottant 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, bateaux ou engins flottants ; s'il est désarmé, il doit comporter au moins un gardien à bord ».

Cette obligation de présence réelle et effective d'un gardien à bord du navire est réalisée « dans un intérêt public et non privé »³⁸.

En effet, la Cour de cassation rappelle :

« que les dispositions invoquées de l'article 12 du décret n° 77-884 du 22 juillet 1977 (ancien Règlement général de police des ports maritimes approuvé par le décret n°2009-877 du 17 juillet 2009), portant règlement général de police des ports maritimes de commerce et de pêche, en ce qu'elles imposent la présence permanente d'au moins un gardien à bord de tout bâtiment amarré dans un port, n'ont pas pour objet de préserver la chose saisie, mais de permettre, dans un intérêt public, l'exécution de toute manœuvre nécessaire à la sécurité du port ».

L'absence d'un équipage à bord.

Cette deuxième condition est très liée à la présence de mesures de garde et de manœuvre.

En effet, ce gardiennage doit être effectué par un membre d'équipage pour éviter que le navire soit considéré comme étant abandonné. La Cour administrative d'appel de Bordeaux, a ainsi pu considérer, que même si un propriétaire de navire avait pris des mesures de surveillance, s'il n'y a plus de Capitaine ni aucun membre de l'équipage, la garde n'était pas assurée³⁹. Le navire est donc abandonné si le gardiennage n'est pas assuré par un membre de l'équipage lui permettant « {...} de recevoir et transmettre les instructions permettant d'assurer les manœuvres ou mouvements nécessaires à la sécurité des ports »⁴⁰.

³⁸ R. Rezenhel, « Ports maritimes : police et responsabilité », Fasc. 408-60, JurisClasseur Administratif, Lexis-Nexis, 30 mai 2014, point 44.

³⁹ CAA Bordeaux, 18 janv. 2005, n° 00BX02445, <http://www.easydroit.fr/jurisprudence/Cour-administrative-d-appel-de-Bordeaux-1ere-chambre-formation-a-3-du-18-janvier-2005-00BX0244/J88706/>.

⁴⁰ R. Rezenhel, « Ports maritimes : police et responsabilité », Fasc. 408-60, JurisClasseur Administratif, Lexis-Nexis, 30 mai 2014, point 44.

Egalement, la jurisprudence considère que « l'état d'abandon résulte de l'absence prolongée de diligence raisonnable de la part du propriétaire »⁴¹. Les différentes cours relèvent que :

« le navire ne disposait plus de capitaine ni d'aucun membre de l'équipage assurant la garde du navire. Les mesures prises étaient insuffisantes pour assurer la garde du navire »⁴², ou que « le propriétaire a abandonné son navire pendant plusieurs mois dans le port sans prendre aucune des mesures d'entretien et de surveillance nécessaires pour assurer la sécurité de ce bâtiment et celle du port »⁴³.

Le navire abandonné n'est donc plus surveillé par un membre de l'équipage, mais c'est un navire qui conserve ses qualités de flottabilité et de navigabilité, ce qui le distingue des épaves.

4. L'épave de navire

L'épave est donc différente du navire abandonné. L'article L5142-1 du Code des transports dispose que :

« L'état d'épave résulte de la non-flottabilité, de l'absence d'équipage à bord et de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre, sauf si cet état résulte d'un abandon volontaire en vue de soustraire frauduleusement le navire, l'engin flottant, les marchandises et cargaisons ou l'aéronef à la réglementation douanière »⁴⁴.

C'est la non-flottabilité qui va déterminer la qualité d'épave ou de navire abandonné, car l'épave doit être également abandonnée par son équipage sans mesure de garde et de manœuvre.

⁴¹ M. Le Bihan Guenole, « La déchéance des droits du propriétaire, le projet d'une réforme nécessaire », DMF, 2012, n°740, (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

⁴² CAA Bordeaux, 18 janvier 2005, min. Equip., Transp., Aménag. Territ., Tourisme et mer, no 00BX02445.

⁴³ CE 19 juin 1974, no 85301/89 585.

⁴⁴ Art. L5141-2 al. 2., Code des transports, www.legifrance.gouv.fr.

Cette non-flottabilité résulte de l'inaptitude à affronter les risques de la mer. C'est le critère de « l'aptitude maritime »⁴⁵. Quand le navire perd cette capacité, il devient une épave s'il est de surcroît abandonné par son équipage.

De plus, l'épave ne concerne pas uniquement des navires qui ont perdu leur flottabilité. La notion d'épave est beaucoup plus large que la notion de navires abandonnés puisque peuvent notamment être considérés comme épaves les « engins maritimes flottants, les marchandises et cargaisons et les épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime, à l'exclusion des épaves soumises au régime des biens culturels maritimes fixé par les dispositions du chapitre II du titre III du livre V du Code du patrimoine »⁴⁶.

Ainsi, « un navire en état de non flottabilité mais qui n'est pas encore abandonné n'est pas une épave ; un navire en état de flottabilité mais n'ayant aucun équipage à son bord est un navire abandonné »⁴⁷.

L'épave de navire est soumise à un tout autre régime que celui du navire abandonné et nous ne le traiterons pas ici.

Nous nous intéresserons plutôt aux problèmes rencontrés par l'Autorité portuaire vis-à-vis des navires abandonnés dans les ports et les moyens dont elle dispose pour gérer ces situations.

Pour cela, une identification de l'autorité portuaire ainsi que de ses moyens de gestion est nécessaire.

5. Le port, toujours ignoré du législateur, mais un champ d'application précisé.

Dans ces circonstances et afin de bien comprendre l'objet de notre étude, il convient de définir la notion de port.

⁴⁵ P. Bonnassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime, LGDJ, Traité, 2^{ème} Ed.*, 2010, p. 118.

⁴⁶ R. Rezenthel, « Ports maritimes – Police et responsabilités », Fasc. 408-60, Lexis-Nexis, point53.

⁴⁷ L. Balmont, « L'épave du navire », *Le navire en droit international*, Actes du Colloque de Toulon, Pedone, 1992, p. 70.

Absence de définition légale

Paradoxalement, il existe une multitude de définitions doctrinales mais « {...} (e)n règle générale, il n'existe pratiquement pas de définition du port dans les législations nationales. La Colombie est peut-être le seul État disposant d'une définition des différentes catégories de port »⁴⁸. C'est pourquoi nous avons retenu cette définition, qui nous semble bien envelopper les différentes facettes d'un port de commerce, de pêche et de plaisance.

Selon la loi colombienne n° 1 du 10 janvier 1991 relative au statut des ports maritimes :

« un port est “un ensemble d'éléments physiques qui inclut les ouvrages, chenaux d'accès, installations et services qui permettent de tirer parti d'une zone attenante à la mer ou à un fleuve, pour effectuer des opérations de chargement ou de déchargement de tous types de navires et d'échanges des marchandises entre les trafics terrestres, maritimes et/ou fluviaux. À l'intérieur du port se trouvent les terminaux portuaires, les quais et les embarcadères” »⁴⁹.

Les définitions doctrinales

On peut encore considérer le port comme un point du rivage de la mer aménagé par l'homme en vue d'abriter les navires et de faciliter les opérations d'embarquement et de débarquement⁵⁰. Cependant, un emplacement pour abriter les navires ne sera pas un port tant qu'il n'aura pas été désigné comme tel par la Couronne⁵¹ ; de plus, un lieu ne peut être qualifié juridiquement de port sans intervention de l'administration⁵² et la désignation administrative emporte la qualification maritime, loin d'être évidente sur le plan géomorphologique⁵³.

⁴⁸ R. Rézenthel, « Les régimes portuaires dans le monde », *DMF*, 1996, n°566 (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ P-M JURET, *Le domaine public maritime*, Dalloz, Paris, 1964, aux pp. 67-68.

⁵¹ House of Lords, 1869, *Foreman v Whitstable Free Fisheries and Dredgers*, Law Reports 4 – 266, in J. Grosdidier De Matons, *Droit, économie et finances portuaires*, op. cit., à la p. 4.

⁵² B. VENDE, *Les polices des ports maritimes*, PUAM, 2005, à la p. 21.

⁵³ *Ibid.* à la p. 22.

Nous retiendrons donc pour les besoins de notre étude que « le port maritime apparaît comme un point du rivage réunissant les conditions physiques et logistiques nécessaires à l'accueil de navires, et désigné comme tel par l'administration compétente »⁵⁴. Mais pour que cette définition se rapproche de la notion de limites administratives énoncées dans le Code des ports maritimes et le Code des transports, il convient de la coupler à celle de la Commission européenne plus pragmatique.

La Commission européenne considère le port comme « une superficie de terrain et d'eau comprenant des aménagements et des installations permettant principalement la réception des navires de mer, leur chargement et leur déchargement, le stockage des marchandises par des moyens de transport terrestre et pouvant comporter également des activités d'entreprises liées aux transports maritimes »⁵⁵.

Le champ d'application des voies de recours encadré.

En revanche, si le port ne se voit pas attribuer de définition légale, le champ d'application de la procédure de déchéance des droits du propriétaire permet d'identifier précisément le lieu de l'abandon.

En effet, que ce soit dans la loi de 1985, de 2010 à 2013⁵⁶, ou depuis 2013, le critère constant reste celui de l'abandon « dans les eaux territoriales, ou dans les eaux intérieures ». Ce critère de lieu est largement approfondi dans la loi de 2013 et sera traité dans une autre section.

De plus, l'absence de définition légale du port n'empêche pas l'emploi des outils tels que la saisie conservatoire, à partir du moment où le navire est localisé dans le port et que les agents de la police portuaire peuvent empêcher son départ.

⁵⁴ *Ibid.* à la p. 23.

⁵⁵ Rapport sur « Les principaux ports de mer de la Communauté » établi par le groupe de travail portuaire, Commission des Communautés Européennes, nov 1986, n°VII9437 FR p. 5, *in*, R. RÉZENTHEL, « Les régimes portuaires dans le monde », *DMF*, 1996, n°566 (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

⁵⁶ Certains articles du Code des transports et du Code des ports maritimes ont fait l'objet de modifications mineures entre 2010 et 2013, www.legifrance.gouv.fr.

6. L'autorité portuaire et ses moyens de gestion des navires abandonnés avant 2013.

Il convient tout d'abord de définir ce qui est entendu par autorité portuaire.

L'autorité portuaire : définition.

En effet, si la notion d'autorité portuaire est apparue dans les textes français depuis un décret du 7 avril 1995 relatif au pilotage⁵⁷, cette notion n'est pas tout à fait claire.

« Il s'agit de l'organisme qui en vertu de la législation nationale exerce l'administration et la gestion des infrastructures portuaires, ainsi que la coordination et le contrôle des activités des différents exploitants présents dans le port. L'évolution économique a conduit l'Autorité portuaire à s'investir davantage sur le plan commercial. Elle est devenue l'animateur principal des activités commerciales portuaires. Elle se présente aujourd'hui sous un double visage à la fois autorité de police et entreprise commerciale »⁵⁸.

Cependant, la notion « d'autorité investie du pouvoir de police portuaire, chargée de désigner le représentant de l'État responsable des opérations de police sensibles, a introduit dans le droit maritime un dédoublement fonctionnel pour l'exercice du pouvoir de police portuaire. À ses côtés, la notion traditionnelle *d'autorité portuaire* qui continue de désigner le représentant de la personne morale chargée de l'administration du port et qui reste responsable des opérations de police courantes, n'a pas disparu »⁵⁹.

Pour la gestion des ports, l'autorité portuaire a à sa disposition certains pouvoirs de police.

D'une manière générale, « outre la conservation des ouvrages portuaires faisant partie du domaine public de l'Etat ou des ports maritimes autonomes, l'exercice de la police a pour finalité d'assurer le

⁵⁷ Décret n° 95-369 du 7 avril 1995 portant modification du décret du 14 décembre 1929 modifié relatif au règlement général du pilotage, *JORF*, 9 avril 1995, à la p. 5637.

⁵⁸ B. Vendé, « La notion juridique d'autorité portuaire », *DMF*, 2004, n° 650 (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

⁵⁹ J. Lacroux, « Les évolutions récentes en matière de police portuaire », *DMF*, 2005, n°664 (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

fonctionnement normal du service public, et par voie de conséquence la bonne exploitation des ports »⁶⁰.

L'autorité portuaire est au niveau organique en charge de deux pouvoirs. En effet, elle est l'autorité portuaire, chargée de certains pouvoirs de police, mais aussi, elle est en charge de l'exploitation commerciale du port.

Elle est notamment en charge des mesures réglementaires et individuelles de police en matière portuaire ;

D'ailleurs, « dès l'apparition du terme, l'autorité portuaire est pensée comme une entité disposant d'un pouvoir de contrainte sur son milieu. Elle est par nature une autorité. {...} la difficulté naît du fait que la séparation entre les activités de régulation et les activités de gestion n'existe pas au sein même de l'autorité portuaire »⁶¹.

Ses prérogatives de gestion.

Il y a donc une confusion de ses prérogatives de police et de gestion, ce qui lui permet d'être à l'initiative d'une procédure de déchéance des droits du propriétaire. En effet, la loi n°2013-431 du 28 mai 2013 prend en compte les impératifs de gestion des ports, ce qui n'était pas le cas de la loi de 1985. Nous approfondirons ce point plus loin.

Ce cumul n'est donc pas gênant, au contraire, l'abandon des navires dans les ports gêne l'exploitation portuaire dont elle a la charge. Elle dispose de pouvoirs de police pour protéger son exploitation.

L'autorité portuaire est alors créée de telle manière qu'elle possède un dualisme fonctionnel naturel. Elle possède à la fois des activités de police et des activités commerciales. Ainsi, « la police portuaire, en tant que service public administratif, forme

⁶⁰ R. Rezenthel, « L'exercice des pouvoirs de police dans les ports maritimes », *DMF*, 2004, n° 647 (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

⁶¹ B. Vendé, *Les polices des ports maritimes*, PUAM, 2005, à la p. 59.

concurrentement avec les activités portuaires de service public industriel et commercial le double visage de l'autorité portuaire »⁶².

Cette superposition des prérogatives de police avec l'activité commerciale du port est d'autant plus frappante qu'il a été parfois nécessaire de solliciter les autorités européennes afin qu'elles qualifient la nature de certaines activités portuaires. En effet, dans l'arrêt Diego Cali⁶³, la Cour de Justice a rappelé à l'époque la nécessité de distinguer entre les situations où l'Etat agit en tant qu'autorité publique et celles où il exerce des activités économiques de caractère industriel et commercial, malgré la centralisation au sein de l'Etat de tous les pouvoirs s'exerçant sur le port à l'époque.

Il nous faut donc définir ce qu'est la police, de façon générale avant d'entamer notre étude sur la police de la grande voirie qui s'applique aux navires abandonnés et aux épaves, car la police portuaire est un outil de gestion des navires abandonnés.

Le pouvoir de police applicable au port.

La notion de police d'une manière générale, regroupe la police judiciaire et la police administrative.

Le port relève principalement de la police administrative, mais également de la police judiciaire concernant le service public à caractère industriel et commercial.

« La police administrative avec le service public constituent les deux missions essentielles de l'Administration »⁶⁴. Le terme de police est aujourd'hui intimement lié au maintien de l'ordre⁶⁵, tandis que le service public « a pour objet des prestations de biens et de services »⁶⁶.

*« La police administrative peut être définie comme
"l'ensemble des interventions de l'Administration qui tendent
à imposer à la libre action des particuliers la discipline exigée*

⁶² B. Vendé, *Les polices des ports maritimes*, PUAM, 2005, à la p. 76.

⁶³ CJCE, 18 mars 1997, *Diego Cali & Figli Srl c/ Servizi ecologici porto di Genova SpA*, aff. N°C 343/95, Rec. 1, à la p. 1547.

⁶⁴ N. Poulet-Gibot Leclerc, *Droit administratif ; Sources, moyens, contrôles*, BREAL, 2007, à la p. 146.

⁶⁵ R. Rezenthel, « L'exercice des pouvoirs de police dans les ports maritimes », *DMF*, 2004, n° 647 (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

⁶⁶ R. REZENTHEL, « La répartition des compétences juridictionnelles pour les litiges portuaires », *DMF*, 2000, n°601 (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

*par la vie en société*⁶⁷. Elle se traduit par l'édition de normes juridiques qui sont pénalement sanctionnées. Il s'agit généralement d'actes à caractère réglementaire, (réglementation de la circulation, du stationnement, du commerce ambulants...). Ce peuvent être également des actes individuels [...] »⁶⁸.

La police administrative est elle-même divisée en sous ensembles : la police administrative générale et la police administrative spéciale.

La police administrative générale est, dans sa définition classique,

*« une forme d'action de l'administration qui consiste à réglementer l'activité des particuliers en vue d'assurer le maintien de l'ordre public »*⁶⁹. *« En s'exerçant par la voie de prescriptions, la police administrative se distingue du service public qui opère par des prestations de biens et de services {...} Le mécanisme de prescription s'entend par exemple, par l'établissement d'une restriction. »*⁷⁰.

Aussi, l'exercice du pouvoir de police se fait de manière unilatérale. On n'envisage pas le pouvoir de police comme étant soumis à une relation contractuelle lui permettant d'être exercé.

*« L'autorité de police ne peut renoncer par contrat à intervenir. Elle ne peut pas non plus concéder son pouvoir de police ou prendre des mesures de police par voie contractuelle »*⁷¹.

Il convient maintenant de se pencher sur la police portuaire qui est une police spécifique qui s'applique dans le port, en plus de la police administrative générale.

⁶⁷ J. RIVERO, in *Ibid.* à la p. 146.

⁶⁸ *Supra* note 65.

⁶⁹ A. De Laubadere et Y. Gaudemet, *Traité de droit administratif – Droit administratif général*, LGDJ, Paris, 2001, 16^{ème} éd., t1, p. 721, in, B. Vendé, *Les polices dans les ports maritimes*, PUAM, 2005, p. 37.

⁷⁰ *Ibid.* aux pp. 39-40.

⁷¹ *Ibid.* à la p. 39.

La police portuaire, outil de gestion des navires abandonnés.

La police portuaire est une police spéciale, c'est même une police spécifique, elle est apparue « bien avant la naissance de l'Etat providence »⁷² et du service public.

D'une part s'applique dans les ports ce que le Code des ports maritimes appelait avant la refonte du code « la police portuaire » qui regroupe en réalité plusieurs polices spéciales en donnant l'impression d'un pouvoir de police générale⁷³. Elle est spécifique aux ports maritimes et « {...} contribue au bon fonctionnement des activités portuaires et à la protection des installations qui bénéficient d'une protection spécifique à travers la police de la grande voirie {...} »⁷⁴.

La partie législative du Code des ports maritimes, antérieure à la refonte du Code des transports, est plus précise quant à ce qui relève de la police des ports maritimes. En effet, celle-ci recouvre la police de la conservation et de l'exploitation, ainsi que les polices du balisage, des matières dangereuses ou infectes.

Il existe une multitude de pouvoirs de police sur le port, et les navires abandonnés relèvent de la police de la conservation du domaine et de la police de la grande voirie.

La police de la grande voirie peut être définie comme la police des atteintes au domaine public portuaire comme par exemple l'atteinte à la conservation ou l'occupation sans titre du domaine public, mais c'est également la police de la conservation du domaine. Cette police recouvre « navires, bateaux, ou engins flottant hors d'état de naviguer, atteinte au bon état et à la propreté du port et de ses installations »⁷⁵.

La rigueur de la police de la grande voirie a pour effet de renforcer la protection des activités portuaires.

Les contraventions de grande voirie sont passibles d'une peine d'amende et de l'obligation de réparer les dommages occasionnés au domaine public.

⁷² *Ibid.* à la p. 42.

⁷³ Sur cette notion, voir en général B. Vendé, *Les polices des ports maritimes*, PUAM, 2005, p.21.

⁷⁴ B. Vendé, *Les polices des ports maritimes*, PUAM, 2005, p. 8.

⁷⁵ J. Lacrouts, « Les évolutions récentes en matière de police portuaire », DMF 2005, n°664.

Les navires abandonnés relèvent donc de la police de la grande voirie. En effet, pour le domaine public, « ce qui importe, c'est de faire cesser l'atteinte à la consistance ou à l'exploitation du domaine public »⁷⁶, ainsi la nature des dommages causés importe peu et ne sont pas définis par les Codes⁷⁷. Il revient à la jurisprudence de définir les dommages réparables au cas par cas.

Sur le plan procédural, la contravention de grande voirie ne peut s'appliquer pour des faits intervenant dans le cadre d'une relation contractuelle. Les navires abandonnés le sont rarement dans le cas de relations contractuelles avec le port.

Le navire abandonné dans un port procède d'un acte contraire au bon fonctionnement du service public portuaire. De plus, de fait, il devient redevable de droits de port, qui ne sont pas une contrepartie à une prestation contractuelle, mais des redevances pour service rendus⁷⁸. Ainsi, un navire abandonné entretient des relations extracontractuelles avec le port.

L'autorité portuaire dispose donc de ce pouvoir de police pour gérer les navires abandonnés dans l'attente du décret d'application.

⁷⁶ R. Rezenhel, Ports maritimes, police et responsabilité, Fasc. 408-60, Lexis-Nexis, 30 mai 2014, point 57.

⁷⁷ R. Rezenhel, Ports maritimes, police et responsabilité, Fasc. 408-60, Lexis-Nexis, 30 mai 2014, point 66.

⁷⁸ CE Ass., Section du rapport des études, « Redevances pour service rendu et redevances pour occupation du domaine public », La Documentation Française, 24 octobre 2002, p. 18-19.

B. L'autorité portuaire éternelle victime collatérale de l'abandon.

Les navires abandonnés présentent d'importants inconvénients financiers pour les ports, ils représentent notamment une perte d'exploitation (1) mais aussi des dangers pour l'environnement, les personnes, et les biens (2).

1. La perte d'exploitation

Les navires abandonnés font régulièrement l'objet de questions parlementaires, notamment, une question de Monsieur François Marc⁷⁹, Rapporteur de la Commission des finances qui attire l'attention du Secrétaire d'Etat aux transports concernant le port de Brest et qui résume en quelques lignes la totalité des difficultés rencontrées par les ports dans leur gestion de ces navires.

Il y est notamment rapporté que les navires de commerce abandonnés occupant les quais du port de Brest troublent l'activité portuaire et posent des problèmes de sécurité.

La présence de ces navires dans les ports a plusieurs causes, cela peut être « l'accueil de navires en avarie, [le] détournement de navires en flagrante infraction, [ou encore] un délit de pollution,... »⁸⁰.

Ce sont généralement les difficultés de financement qui pousse l'armateur à abandonner son navire⁸¹.

Monsieur Marc relève également que le gestionnaire du port voit son manque à gagner grimper de façon inquiétante puisqu'aucun droit de port n'est réglé, que déplacer ces navires par déhalage pour faciliter les activités portuaires coûte 10 000€ environ, et que ces navires, s'ils n'ont pas dans leur cargaison des produits dangereux, ils ont au moins du fuel, qui est un produit polluant.

⁷⁹ Question écrite n°15308 de Monsieur François Marc, JO Sénat du 30/09/2010 - page 2533.

⁸⁰ Question écrite n°15308 de Monsieur François Marc, JO Sénat du 30/09/2010 - page 2533.

⁸¹ Question écrite n°15308 de Monsieur François Marc, JO Sénat du 30/09/2010 - page 2533.

Il pose également le problème de la dépollution et de la déconstruction de ces navires. Mais surtout, il rappelle que la procédure de déchéance des droits du propriétaire prend du temps et que « cette procédure pose le problème du prix du navire, ce dernier ayant souvent perdu beaucoup de sa valeur faute d'avoir été entretenu »⁸².

Ainsi, même si le navire est saisi puis vendu, l'autorité portuaire ou le gestionnaire du port ne peut pas réellement récupérer l'intégralité des frais qu'il a engagés pour la gestion de ces navires.

Une mission parlementaire, dite « rapport Cardo »⁸³ pilotée par Pierre Cardo a permis de développer une réflexion sur le démantèlement des navires. Le député s'est notamment intéressé aux navires abandonnés dans les ports. Dans cette étude, il est rappelé l'affaire du navire « Aspet » abandonné dans le port de Saint-Nazaire qui a généré 100K€ de pertes pour le port de manière annuelle, de même, « le navire "Winner" a coûté 1,2 M€ à la Marine Nationale pour assurer son gardiennage à Brest »⁸⁴. Ce rapport propose de mobiliser un fonds européen et en attendant, un fonds étatique afin que l'Etat aide les ports à supporter ces coûts vertigineux.

Ailleurs en France, le navire « Edoil » a occupé le bassin à pétrole dans le port de Sète pendant plus de 11 ans depuis sa mise sous séquestre en février 2003. Abandonné par son armateur, il pu enfin subir une procédure de déchéance au profit de l'Etablissement Public Régional gestionnaire du port qui a pu, via une procédure de marché public, faire procéder à son démantèlement et à son recyclage. Cependant, le port ne recouvrira jamais les frais et droits de port⁸⁵.

On peut citer d'autres exemples comme le Marrakech, le Biladi, et le Bni Nsar, 3 ferrys abandonnés à Sète depuis début 2012 par la Compagnie *Comarit-Comanav Ferry* en faillite. Deux-cent-vingt membres d'équipage ont été rapatriés par la France après un abandon

⁸² Question écrite n°15308 de Monsieur François Marc, JO Sénat du 30/09/2010 - page 2533.

⁸³ P. Cardo, Mission Parlementaire, « Démantèlement des navires », Rapport provisoire, La Documentation française, 28 juin 2010, <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/104000352/0000.pdf>.

⁸⁴ P. Cardo, Mission Parlementaire, Démantèlement des navires, Rapport provisoire, La Documentation française, 28 juin 2010, p. 13, <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/104000352/0000.pdf>.

⁸⁵ P. Marlic, « Sète : l'Edoil ne fait plus le pied de grue dans le port », Le Midi Libre, 21 février 2014, www.midilibre.fr.

de trois mois. L'abandon pour le Bni Nsar a en réalité duré deux ans avant son rachat par un ferrailleur. Le Biladi avait déjà été vendu aux enchères en mai 2013 et le Marrakech en avril dernier.

On l'aura compris, les navires abandonnés dans les ports causent des problèmes financiers majeurs pour les autorités portuaires qui recouvrent mal les frais engagés, voire ne récupèrent jamais les droits de ports.

2. Les inconvénients de gestion commerciale.

En plus de la perte d'exploitation, les navires immobilisés dans les ports de commerce limitent les capacités commerciales d'accueil des ports et ont des conséquences sur les opérateurs portuaires ainsi que sur les compagnies maritimes qui ont des lignes régulières.

Prenons l'exemple du navire « Aspet » qui a fait l'objet d'une étude détaillée par le rapport Cardo.

C'est un navire de type « General cargo », qui a été victime d'une avarie au large des côtes françaises. Il avait quitté le port de Beverley en Angleterre avec l'accord du contrôle de l'Etat du port anglais, et devait rejoindre le port d'Istanbul pour être réparé⁸⁶. Cependant, à cause de la voie d'eau dans la coque, il fait escale à Saint-Nazaire le 24 juillet 2009.

Le navire reste immobilisé 4 mois et ne peut être remorqué. Il fait l'objet de plusieurs saisies conservatoires, dont une de la part du Port de Saint-Nazaire pour les prestations liées à l'accueil du navire dans la forme 3. Cette saisie s'élève à 178 449€.

Or c'est bien l'immobilisation dans cette forme 3 qui gêne l'activité du port. En effet, d'après le rapport Cardo, la forme reçoit un certain nombre de clients réguliers tels que des navires de petites tailles plutôt de type fluvial. La forme étant bloquée, elle ne peut recevoir ces clients réguliers. De même, la forme était susceptible d'être utilisée par la compagnie Eiffel industrie marine pour le carénage de navires de

⁸⁶ P. Cardo, Mission Parlementaire, Démantèlement des navires, Rapport provisoire, La Documentation française, 28 juin 2010, p. 69.

taille moyenne. Le port de Saint-Nazaire voit donc son organisation commerciale bloquée par un navire.

Il n'y a pas que l'autorité portuaire qui est impactée par ce genre de situation, il y a également les sous-traitants, qui dans le cas du navire « Aspet » ont évalué leur perte à 700K€ par an.

Ce genre d'inconvénient de gestion fait perdre des clients aux ports qui vont donc s'installer ailleurs afin de pouvoir continuer leurs activités, ce qui génère des pertes supplémentaires pour le port en termes de marché.

Cette situation n'est qu'un exemple parmi d'autres et relève évidemment du cas particulier. Mais le rapport Cardo met en évidence la situation problématique de l'autorité portuaire.

En effet, l'autorité portuaire est contrainte d'accueillir ces navires alors même qu'elle a conscience qu'ils occuperont un poste à quai pendant plusieurs mois, voire plusieurs années⁸⁷. Face à ces situations pour lesquelles l'autorité portuaire ne possède pas de solution miracle, certains ports refusent donc l'accueil de ces navires en avarie⁸⁸ afin d'éviter les pertes d'exploitation, car « dans les cas les plus critiques, la valeur du navire ne pourra couvrir les frais avancés par les ports »⁸⁹.

Ainsi, l'abandon des navires cause des pertes d'exploitation non négligeables et des inconvénients de gestion, mais également des problèmes écologique et environnemental.

3. Les dangers

La pollution

Les navires abandonnés dans les ports présentent des dangers multiples de pollution.

⁸⁷ P. Cardo, Mission Parlementaire, Démantèlement des navires, Rapport provisoire, La Documentation française, 28 juin 2010, p. 70.

⁸⁸ P. Cardo, Mission Parlementaire, Démantèlement des navires, Rapport provisoire, La Documentation française, 28 juin 2010, p. 70.

⁸⁹ P. Cardo, Mission Parlementaire, Démantèlement des navires, Rapport provisoire, La Documentation française, 28 juin 2010, p. 70.

Il paraît évident qu'un navire ne sera pas dépollué avant d'être abandonné. Ainsi, celui-ci peut transporter des produits polluants divers. Notamment, il peut contenir dans ses soutes des résidus d'hydrocarbures⁹⁰.

Par exemple, un litre d'huile peut former une nappe de surface de 5000m², en fonction de sa viscosité⁹¹, car l'épaisseur en surface n'est que de quelques microns⁹².

Les risques pour l'homme présentés par ces déversements d'hydrocarbures se résument principalement au risque d'incendie et d'explosion⁹³.

Encore, les navires abandonnés, comme tout autre navire, peuvent également contenir des matières dangereuses comme des substances chimiques ou pétrochimiques, et en particuliers les acides.

Notamment, les plus courants qui sont l'acide chlorhydrique, phosphorique nitrique ou acétique⁹⁴. Les acides mais aussi d'autres substances comme les bases telles que l'ammoniaque ou la soude, peuvent finir par altérer la structure même du navire⁹⁵ et se déverser accidentellement dans le port portant alors atteinte à l'environnement mais présentant également des dangers pour l'homme.

Or ces produits sont ceux qui sont le plus couramment présents à bord, et déversés dans les ports⁹⁶.

De plus, la structure du navire et la coque qui peut être en métal ou dans des matières plastiques ne sont pas dégradables dans l'environnement.

⁹⁰ P. Cardo, Mission Parlementaire, « Démantèlement des navires », Rapport provisoire, La Documentation française, 28 juin 2010, p. 36.

⁹¹ X. Kremer, « Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur », Guide opérationnel, CEDRE, 2007, p. 15.

⁹² X. Kremer, « Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur », Guide opérationnel, CEDRE, 2007, p. 18.

⁹³ X. Kremer, « Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur », Guide opérationnel, CEDRE, 2007, p. 18.

⁹⁴ X. Kremer, « Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur », Guide opérationnel, CEDRE, 2007, p. 15.

⁹⁵ P. Cardo, Mission Parlementaire, « Démantèlement des navires », Rapport provisoire, La Documentation française, 28 juin 2010, p. 36.

⁹⁶ X. Kremer, « Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur », Guide opérationnel, CEDRE, 2007, p. 15.

Les navires abandonnés ne posent pas que des problèmes de pollution, ils posent également des problèmes de sécurité de navigation.

La sécurité

La sécurité recouvre les règles relatives à la circulation maritime et notamment, le respect des règles de sécurité vise à prévenir les abordages et les heurts, dans le port.

La sécurité de la navigation peut par exemple concerner le blocage des accès maritimes par un navire⁹⁷.

Mais la sécurité de la navigation recouvre également les risques pour la vie humaine et les problèmes de pollution que nous avons évoqués précédemment.

Certains navires abandonnés posent des problèmes de sécurité de navigation car ils sont devenus, à force de manque d'entretien, peu ou pas manœuvrant, sans pour autant atteindre l'état d'épave. De plus, il n'y a évidemment plus d'équipage à bord. Ainsi, ils nécessitent de la part de l'autorité portuaire un remorquage pour être déplacé. Ce qui signifie qu'en cas d'urgence, le navire ne pourra pas réagir efficacement.

Cependant, si ce rapport Cardo prévoit un démantèlement et une prise en charge des coûts pour les navires faisant l'objet d'une procédure de déchéance des droits du propriétaire, il ne prévoit rien pour les navires de plaisance.

En revanche, et ce qu'il faut retenir de cette étude, c'est que le rapport estime à 1700 le nombre de navires de plaisance abandonnés dans les ports aux anneaux ou au mouillage (voile et moteurs confondus). Ce qui permet de relativiser le nombre de navires dits « ventouses » dans les ports, en effet, un navire ventouse n'est pas un navire abandonné. De plus, les navires de plaisance abandonnés présentent moins de risque de pollution et de sécurité que les navires de commerce qui transportent des substances dangereuses en grande quantité.

⁹⁷ CAA Nancy, 8 oct. 1992, n° 91NC00216, Sté Sollac c/ Port autonome Dunkerque, *in*, R. Rezenthel, *PORTS MARITIMES – Police et responsabilités*, Fasc. 408-60, LexisNexis, 30 mai 2014, point 234.

4. La loi de 1985 complétée par son décret d'application n°87-830 du 6 octobre 1987 et ses limites

Le champ d'application de la loi de 1985.

Afin que l'administration puisse intervenir sur les navires et engins flottant abandonnés, la loi n° 85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés prévoyait déjà la procédure de déchéance des droits du propriétaire sur son navire.

La loi s'applique à tout engin flottant d'un tonnage supérieur ou égale à 25 tonneaux de jauge⁹⁸, abandonné dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures et présentant des dangers⁹⁹.

Il faut donc 5 conditions cumulatives pour l'application de cette loi : que l'engin ou le navire soit flottant, que sa jauge soit supérieure à 25 tonneaux, et qu'il soit abandonné dans une zone géographique délimitée : les eaux intérieures (les ports) ou les eaux territoriales. Mais surtout, il doit absolument présenter des dangers.

La procédure de déchéance des droits du propriétaire ne pouvait s'appliquer aux navires qui ne présentaient pas des dangers. Ainsi, de nombreux navires abandonnés mais inoffensifs pour le port pouvaient rester *ad vitam aeternam* amarré dans le port sans que l'autorité portuaire puisse s'en débarrasser définitivement.

La procédure ne prévoyait pas la déchéance immédiate des droits du propriétaire, mais pouvait en réalité être « progressive ».

En effet, le but de la procédure n'était pas la déchéance des droits du propriétaire mais bien de faire cesser le danger.

Ainsi, l'autorité portuaire disposait essentiellement de dispositions extrapatrimoniales pour gérer ces navires, qui relevaient en réalité du pouvoir de police de l'autorité portuaire, et des

⁹⁸ Art. 1, Décret n°87-830 du 6 octobre 1987 portant application de la loi n° 85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures les navires et engins flottants abandonnés.

⁹⁹ Art. 1, Loi n° 85-662 du 3 juillet 1985, JO, 4 juillet 1985, p. 7502.

dispositions patrimoniales qui relevaient spécifiquement de cette procédure.

L'article 2 de la loi de 1985 prévoyait des dispositions d'ordre extrapatrimonial, l'article 3 des dispositions uniquement patrimonial, avec une possibilité de cumuler ces deux types de dispositions.

Ainsi, cette procédure pouvait avoir pour effets :

- Soit, la mise en demeure du propriétaire de mettre fin aux dangers que présente son navire, avec exécution d'office si besoin. Sans retrait de son droit de propriété.
- Ensuite, si l'abandon persiste, la procédure peut aboutir à une déchéance des droits de propriété après signification d'une mise en demeure de faire cesser cet abandon.

Résumé de la procédure prévue par la loi de 1985 :

L'autorité compétente peut mettre en demeure l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant ou encore leur représentant de mettre fin au danger en prenant les mesures prescrites par cette mise en demeure.

« Si ce dernier refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires, l'autorité compétente visée à l'article 3 du décret peut intervenir aux frais et risques du propriétaire ou de son représentant en prenant notamment des mesures de déplacement du navire, et le cas échéant, mais seulement en cas de nécessité, de destruction du navire abandonné (art. 2 du décret) »¹⁰⁰.

L'action de l'autorité portuaire était donc très limitée, car elle ne pouvait intervenir qu'en cas de nécessité. On retrouve ici la notion fondamentale du droit de propriété qui a valeur constitutionnelle et qui protège, selon nous, de manière excessive le propriétaire du navire (voir plus loin).

¹⁰⁰ Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, Circulaire du 11 mai 2010 relative à la mise en œuvre de la loi no 85-662 du 3 juillet 1985 modifiée relative aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés, p. 2.

L'urgence

En revanche, en cas d'urgence, une intervention d'office peut se justifier de la part de l'autorité compétente ; cependant, l'urgence devra résulter :

« ...de l'imminence du danger que constitue l'état d'abandon du navire pour la sécurité des personnes et des biens, pour la navigation, et pour la sauvegarde du milieu naturel environnant (article 6 du décret) »¹⁰¹.

Si ces conditions sont réunies pour qualifier l'urgence, l'exécution peut être exécutée d'office et sans délai.

Il existait et existe toujours un autre moyen d'action de l'autorité portuaire qui peut également solliciter le juge des référés concernant l'urgence.

Dans ce cas, l'urgence n'est pas forcément liée au danger que présente le navire, mais on peut également prendre en compte d'autres types d'urgence qui permettent à l'autorité portuaire de déplacer le navire avec l'accord du juge. Par exemple, dans le port de Sète, des travaux devaient être réalisés sur le quai du bassin d'Orsetti où étaient amarrés 4 navires abandonnés dont les propriétaires étaient introuvables ou injoignables. Le juge administratif, saisi pour l'urgence dans la réalisation des travaux, avait accordé l'autorisation de déplacement de ces navires et leur mise en cale sèche afin de permettre l'exécution des travaux¹⁰².

Il était donc possible, via la saisine du juge des référés, que les impératifs de gestion de l'autorité portuaire soient pris en compte. Cependant, il fallait nécessairement justifier d'une urgence particulière.

¹⁰¹ Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, Circulaire du 11 mai 2010 relative à la mise en œuvre de la loi no 85-662 du 3 juillet 1985 modifiée relative aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés, p.3.

¹⁰² Contentieux suivis par l'auteur lors d'un stage au sein du service juridique de l'Établissement public régional gestionnaire du port de Sète, de mai à juillet 2013.

Concernant l'intervention d'office, seuls le préfet et le préfet maritime ont le pouvoir d'effectuer cette intervention ; mais elle doit être faite à la demande de l'autorité compétente, c'est-à-dire soit le président du Directoire pour les Grand ports maritimes, soit pour les autres ports par le Président du conseil général ou le maire dans les limites territoriales de leurs compétences.

C'est seulement après cette première phase qu'était ouverte la possibilité de prononcer la déchéance des droits du propriétaire. En effet, pour cela, il faut que l'abandon persiste et c'est en ce sens que la déchéance est une mesure punitive.

La loi de 1985 prévoit une dernière chance pour le propriétaire de se manifester si l'abandon persiste. En effet, il faut tout d'abord une mise en demeure lui accordant un délai d'un mois pour faire cesser l'abandon du navire. La mise en demeure doit être notifiée au propriétaire et aux autorités consulaires.

Nous verrons que cette signification de la mise en demeure n'est pas obligatoire dans tous les cas et la déchéance peut se faire sans mise en demeure.

Si le propriétaire ne réagit pas, ou qu'il refuse de prendre les mesures nécessaires pour faire cesser le danger ou l'abandon dans le délai d'un mois prévu par la mise en demeure, la déchéance de propriété peut être prononcée par le Ministre.

Le navire est donc récupéré par l'Etat qui peut le vendre aux enchères publiques, le produit net sera versé au Trésor.

Le rapport Cardo préconisait de supprimer la condition de limitation de 25 tonneaux de jauge ainsi que de supprimer la condition des dangers pour la mise en œuvre de la procédure de déchéance des droits du propriétaire dans les conditions suivantes :

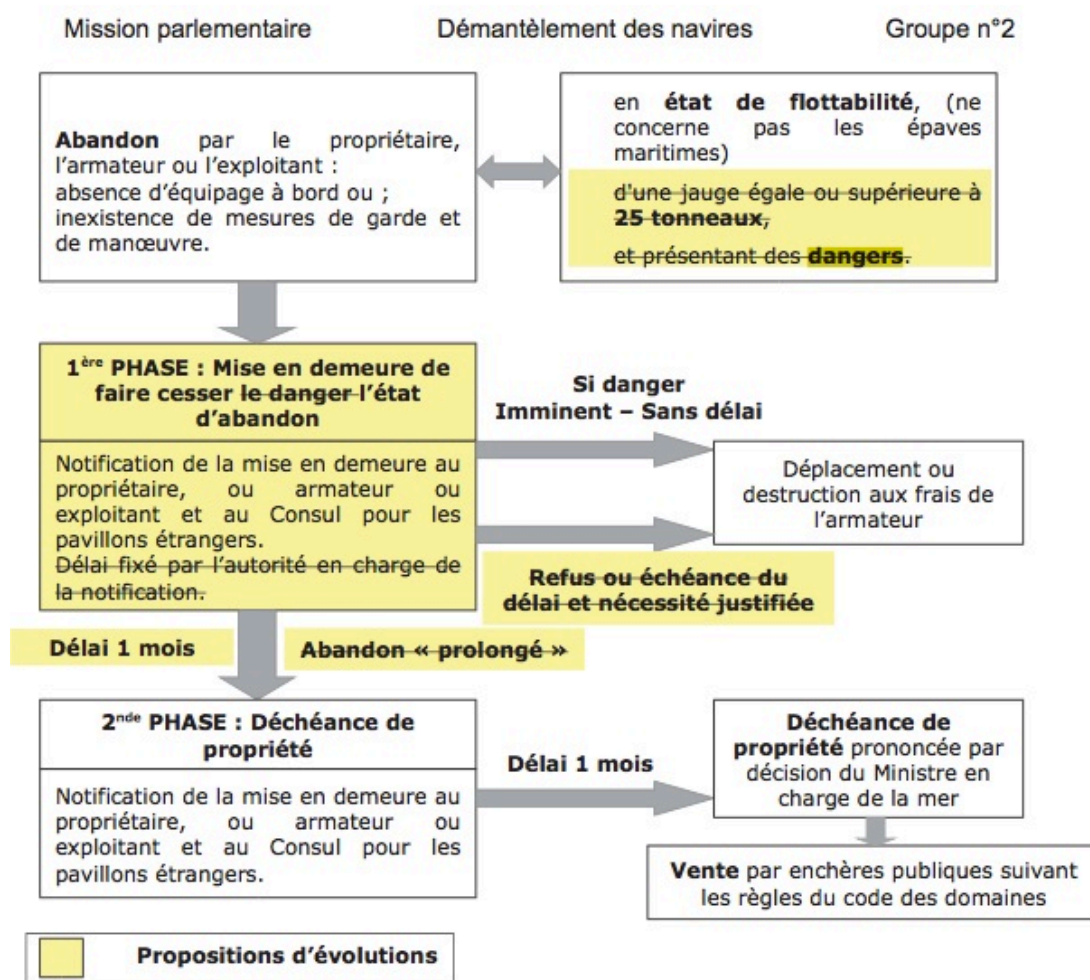


Figure 21: Proposition d'évolution des principes de la loi 85-662 et du décret 87-830

P. CARDO, Mission Parlementaire, Démantèlement des navires, Rapport provisoire, La Documentation française, 28 juin 2010, p. 74.

Nous verrons plus loin que ces suggestions ont pour la plupart été entendues par le législateur qui rend beaucoup plus efficace la procédure de déchéance des droits du propriétaire.

II. Des voies de recours renouvelées mais une efficacité limitée

La saisie de navire permet à l'autorité portuaire d'avoir une garantie pour le recouvrement de ses droits de port, mais peut s'avérer être un outil à double tranchant (A). En revanche, la nouvelle procédure de déchéance des droits du propriétaire, si elle se heurte toujours à la valeur constitutionnelle du droit de propriété, a bien pris en compte les besoins des gestionnaires de port et présente un potentiel d'efficacité accru. Cependant, le décret d'application se fait attendre, et l'on doutera de son utilité (B).

A. La saisie, un outil à double tranchant.

La saisie par un créancier d'un navire dans un port a des conséquences néfastes sur les activités portuaires et notamment sur la continuité du service public portuaire. L'autorité portuaire dispose de moyens pour se prémunir contre ce type de saisie (1). Paradoxalement, elle peut elle-même utiliser cet outil pour garantir ses droits de ports, mais l'efficacité de cette technique reste à démontrer (2) car la saisie immobilise un navire dans un port alors même que l'autorité portuaire souhaiterait s'en débarrasser.

1. La saisie conservatoire, contraire à l'exercice des libertés publiques

Un navire peut être immobilisé dans un port pour de multiples raisons. Notamment, les navires peuvent subir une immobilisation forcée par l'autorité chargée du contrôle de la sécurité des navires, par un embargo, des troubles à l'ordre public¹⁰³, ou pour la garantie de créances maritimes.

¹⁰³ R. Rezenthel, « Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes », *DMF*, 1996, n°566, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

Egalement, l'immobilisation peut résulter de la saisie conservatoire de navire qui n'a pas, comme la saisie conservatoire de droit commun, toujours pour but de préparer une saisie exécution mais plutôt de faire pression sur l'armateur¹⁰⁴.

Cette saisie a des effets similaires à ceux causés par les navires abandonnés, et peut malheureusement aboutir, dans les faits, à l'abandon du navire par son propriétaire. En effet, il n'est pas rare que la saisie d'un navire aboutisse à l'abandon par le propriétaire qui ne peut faire face aux dettes maritimes dont le navire est grevé car l'immobilisation prive le propriétaire, gérant ou armateur des bénéfices de l'exploitation du navire, alors même que les coûts augmentent¹⁰⁵.

Dans les deux cas, le navire gêne le bon fonctionnement du service public portuaire.

La saisie, une procédure qui génère des contradictions textuelles.

Certains auteurs estiment que « l'interdiction de laisser sortir un navire d'un port, pour le seul motif qu'il fait l'objet d'une procédure de saisie, paraît illégale »¹⁰⁶.

En effet, le Règlement général de police des ports de commerce et de pêche à son article 16, prévoit que le navire doit quitter son poste à quai une fois ses opérations commerciales terminées¹⁰⁷. Ces mesures sont censées permettre le bon fonctionnement du service public portuaire « lequel a un caractère obligatoire selon le décret du 2 juin 1940 »¹⁰⁸.

De plus, « il a été jugé qu'il n'entrait pas dans les missions du gestionnaire d'un port d'assurer la fonction de gardien séquestre des

¹⁰⁴ P. Bonnassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traité, 2^{ème} Ed., 2010, p. 407.

¹⁰⁵ Ibid.

¹⁰⁶ R. Rezenhel, « Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes », *DMF*, 1996, n°561, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹⁰⁷ Décret n° 2009-877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche, article 16, http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=0D98D5E78F22077B28C040EA313D1BAB.tp_djo14v_2?cidTexte=JORFTEXT000020870586&dateTexte=20140721.

¹⁰⁸ R. Rezenhel, « Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes », *DMF*, 1996, n°561, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

navires saisis »¹⁰⁹. Ce n'est alors pas une mission de gardien séquestre, « c'est donc une mission de police administrative »¹¹⁰.

On voit ici une contradiction entre deux textes réglementaires, celui d'une part qui interdit au navire de quitter le port dans le cadre d'une saisie¹¹¹, et celui d'autre part, qui oblige le navire à quitter le poste à quai une fois ses opérations commerciales terminées.

La saisie, contraire à la continuité du service public portuaire.

Robert Rezenthel considère également que l'immobilisation d'un navire saisi dans un port pourrait porter atteinte au principe de valeur constitutionnelle qu'est la continuité du service public.

« La finalité de l'exercice du pouvoir de police des ports maritimes consiste à éviter ou à supprimer les troubles à l'exploitation des ouvrages et installations, or, l'interdiction de laisser sortir un navire peut perturber cette exploitation par l'indisponibilité d'un poste à quai, par les risques engendrés par la présence de matière dangereuses à bord, par l'abandon du navire par l'équipage qui n'a pas été rémunéré depuis une longue période ... »¹¹²

Encore une fois, la valeur du droit de propriété se heurte aux exigences de l'intérêt général.

La saisie d'un navire dans un port avant que le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant ne l'abandonne, a pour but de garantir les créances maritimes. Cependant, cette protection accordée aux créanciers à travers la procédure de saisie conservatoire se fait sous réserve des droits des tiers et « a fortiori de l'intérêt général »¹¹³.

¹⁰⁹ CE, 20 janv. 1989, Biales : Dr. adm. 1989, comm. 143, in, R. REZENTHEL, « Ports maritimes, police et responsabilité », Fasc. 408-60, Lexis-Nexis, point 142.

¹¹⁰ R. Rezenthel, « Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes », DMF, 1996, n°561, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹¹¹ L. 5114-21, Code des transports, www.legifrance.gouv.fr.

¹¹² R. Rezenthel, « Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes », DMF, 1996, n°561, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹¹³ R. Rezenthel, « La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires », DMF, 2010, n°715, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

En effet, la mise en œuvre d'une procédure de saisie ne saurait préjudicier aux tiers¹¹⁴. La jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme estime que la créance du saisissant constitue « un bien » sur lequel il exerce son droit de propriété¹¹⁵. On est donc dans le cadre d'une procédure entre le débiteur et le créancier, qui ne doit pas normalement concerner les tiers.

Le Conseil constitutionnel protège également le domaine public, ce qui implique impérativement de limiter le droit de propriété.

Robert Rezenthel souligne qu'il est permis de fixer des limites aux droits des créanciers saisissants de navires de manière à ce que le droit de propriété sur la créance ne prime pas la continuité du service public portuaire¹¹⁶.

Toutefois, et comme nous pourrions le voir au point suivant, concernant la valeur fondamentale du droit de propriété, on ne peut limiter ce dernier qu'à la double condition que « ces limites obéissent à des fins d'intérêt général » et qu'elles « n'aient pas un caractère de gravité tel que le sens et la portée du droit de propriété s'en trouveraient dénaturés »¹¹⁷.

Robert Rezenthel soulève par exemple la question de savoir qui va supporter les frais de conservation ? et plus largement, quel impact la saisie va avoir sur le fonctionnement du service public portuaire ?

En effet, quand le navire est abandonné par son propriétaire ou que celui-ci est insolvable ou injoignable, il est possible pour l'autorité portuaire de réclamer la réparation de son préjudice au saisissant qui a mis en œuvre la procédure¹¹⁸.

Si le saisi n'est pas tout à fait insolvable, les frais de conservation peuvent être répartis entre le saisi et le saisissant¹¹⁹, voire être

¹¹⁴ R. Rezenthel, « La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires », *DMF*, 2010, n°715, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹¹⁵ CEDH 6 octobre 2005 – Maurice c/ France – req. no 11810/03 § 86, *in*, R. Rezenthel, « La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires », *DMF*, 2010, n°715, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹¹⁶ R. Rezenthel, « La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires », *DMF*, 2010, n°715, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹¹⁷ Cons. Const. décis. no 2000-434 DC du 20 juillet 2000 – JO 27 juillet 2000 p. 11550.

¹¹⁸ R. Rezenthel, « La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires », *DMF*, 2010, n°715, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹¹⁹ Cass. Civ. 27 avril 1859 – D. 1859, I, p. 171 ; CA Paris 21 décembre 1929 – *Gaz. Pal.* 1930, I, p. 415, *in*, R. Rezenthel, « La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires », *DMF*, 2010, n°715, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

supportés uniquement par le saisissant¹²⁰, afin de protéger les intérêts de l'autorité portuaire.

Robert Rezenthel préconise que la même solution soit appliquée concernant les droits de port. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, dans le cas où l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant est insolvable, le port ne dispose pas de recours concernant le recouvrement des droits de port et reste éternelle victime de l'abandon du navire.

L'auteur estime juste le fait d'exiger la réparation de ce préjudice auprès du créancier saisissant. En effet, les droits de port sont des redevances pour service rendus, ainsi, il n'est pas illogique de dire que le créancier saisissant bénéficie au final des services procurés par le port, à savoir, une protection contre la houle, des services de maintenance et de conservation, ainsi que l'occupation d'un quai qui constitue une occupation de domaine public normalement soumise à redevance, c'est à dire soumise au paiement d'un droit de port.

L'occupation du domaine public qu'il soit portuaire ou non, ne se caractérise pas par l'existence d'une relation contractuelle, en effet, même en l'absence d'autorisation, l'occupation du domaine public est soumise à redevance¹²¹.

Ainsi, on peut estimer que le créancier saisissant bénéficie d'une occupation du domaine public pour la conservation du navire objet de sa créance. Il bénéficie donc au final des services procurés par le port, il n'est donc pas illogique de les lui réclamer.

On remarque la même situation problématique concernant l'interdiction de sortie d'un navire qui serait prise par l'autorité de police portuaire après décision en référé du Président du Tribunal de Grande instance. En effet, la liberté d'aller et venir est aussi un principe à valeur constitutionnelle¹²².

¹²⁰ Cass. 1re ch civ. 20 novembre 1961 – Bull. Civ. I no 536 p. 425, *in*, R. Rezenthel, « La saisie des navires et la défense des intérêts portuaires », *DMF*, 2010, n°715, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹²¹ Art L2125-1, al. 1 CGPPP.

¹²² Cons. Constit. décis. N°7-107 DC du 12 juillet 1979, J.O. du 13 juillet 1979 page 1824, *in*, R. Rezenthel, « Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes », *DMF*, 1996, n°561, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

2. La saisie décidée par une autorité administrative

Dans certains cas, l'autorité portuaire peut elle-même saisir un navire dans le but de récupérer ses droits de port. En effet, l'article 31 de la loi n°67-5 du 3 janvier 1967 reprise à l'article L5114-8 du Code des transports attribue à l'autorité portuaire un privilège de second rang sur le navire pour garantir leur paiement¹²³.

Concernant les droits de port, la saisie peut même aboutir à des absurdités. Par exemple, un navire abandonné peut faire l'objet d'une saisie de la part de l'autorité portuaire pour la garantie de ses droits de port. Cependant, le navire étant saisi par l'autorité portuaire en plus des autres créanciers, elle ne pourra pas se retourner contre le créancier saisissant pour le paiement de ses droits de port puisqu'elle sera elle-même créancier saisissant.

Enfin, l'Union européenne a apporté une solution partielle au problème de la saisie pour la garantie des créances maritimes. En effet, la directive n°2009/20/CE du 23 avril 2009 impose aux Etats membres de transposer dans leur droit interne l'obligation pour les propriétaires de navire de s'assurer pour les créances maritimes. Cependant ce texte ne s'applique qu'aux navires d'une jauge supérieure ou égale à 300¹²⁴, ce qui limite son impact aux grands navires. Ce texte a été transposé en droit interne français par l'ordonnance n°2011-635 du 9 juin 2011¹²⁵ qui a créé l'article L5123-1 du Code des transports.

B. La déchéance des droits du propriétaire, un champ d'application élargi, une mise en œuvre précisée un décret d'application inutile.

La déchéance des droits du propriétaire se heurte de façon classique à la valeur constitutionnelle du droit de propriété (1) et se

¹²³ R. Rezenthel, « Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes », *DMF*, 1996, n°561, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹²⁴ Art. 2, al.1, Directive n°2009/20/CE du Parlement et du Conseil, *JOUE*, 28 mai 2009, L131/128.

¹²⁵ Art. 2, Ordonnance n°2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses adaptations du Code des transports au droit de l'Union européenne et aux Conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritime, www.legifrance.gouv.fr.

justifie par son aspect punitif (2). Malgré cet obstacle, le législateur, avec loi n°2013-431 du 28 mai 2013 fait un apport majeur à la procédure de déchéance, d'une part en ne limitant pas par la taille le champ d'application de la loi, mais surtout, en prenant en compte les impératifs de gestion des autorités gestionnaires de port (3). Enfin, il semblerait que la loi soit à ce point précise, qu'un décret d'application s'avèrerait inutile (4).

1. L'aspect fondamental du droit de propriété, un handicap pour les voies de recours

La déchéance des droits du propriétaire porte atteinte à un droit fondamental dans notre société juridique française, qu'est le droit de propriété.

En effet, la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 renvoie au droit de propriété dans son article 2, ce « qui le range parmi les droits naturels et imprescriptibles de l'homme », puis elle y renvoie également à son article 17¹²⁶.

De plus, le Conseil constitutionnel énonce que le droit de propriété a un caractère fondamental « dont la conservation constitue l'un des buts de la société politique » et que ce droit est mis « au même rang que la liberté, la sûreté et la résistance à l'oppression »¹²⁷.

Ce droit est également consacré à l'article 544 du Code civil, qui définit la propriété ainsi :

« la propriété est le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements »¹²⁸.

C'est également une liberté fondamentale pour le juge administratif des référés, notamment quand l'urgence à la protection

¹²⁶ Lamy, Droit public des affaires, « Valeur constitutionnelle et contenu du droit de propriété », 2014, point 307, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹²⁷ Cons. Const., 25 juill. 1989, n°89-256 DC, Rec. Const. 1989, p. 53, relative au TGV Nord, *in*, *Droit public des affaires*, « Valeur constitutionnelle et contenu du droit de propriété », Lamy, 2014, point 307.

¹²⁸ Art. 544 Code civil, www.legifrance.gouv.fr.

du droit de propriété est caractérisée¹²⁹ au sens de l'article L. 521-2 du Code de justice administrative¹³⁰.

De plus, la Cour de Cassation a donné une valeur fondamentale à ce droit de propriété qu'elle estime comme « un droit fondamental de valeur constitutionnelle »¹³¹. En effet, le droit de propriété fait partie du bloc de constitutionnalité au travers de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen et l'article 17 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen place le droit de propriété à un rang sacré :

*« la propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité »*¹³².

Le droit de propriété n'est donc limité dans son exercice que par la loi.

Cependant, c'est un droit qui a « connu de multiples restrictions législatives pour des motifs d'intérêt général »¹³³.

L'article 17 n'est donc plus applicable à partir du moment où une disposition législative ne fait que *limiter sans supprimer* le droit de propriété¹³⁴. Ainsi, le droit de propriété n'est ni général ni absolu ; il est limité lui-même par les principes de même rang. Le droit de propriété peut donc être relativisé et aménagé.

Le législateur peut apporter des restrictions au droit de propriété, mais avec pour limite que le sens et la portée du droit de propriété ne soient pas affectés¹³⁵. Le droit de propriété est dénaturé à partir du moment où la restriction qui lui est appliquée méconnaît les dispositions de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de

¹²⁹ Lamy droit public des affaires, « Valeur constitutionnelle et contenu du droit de propriété », 2014, point 308, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹³⁰ Art. 521-2 du Code de justice administrative, www.legifrance.gouv.fr.

¹³¹ C. Cass. 4 janvier 1995 n°92-20.013 Bull. civ. I, no 3, JCP G 1996, I, no 392, *in*, Droit public des affaires, Lamy, 2014, point 305, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹³² Art. 17, Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen de 1789, <http://www.legifrance.gouv.fr/Droit-francais/Constitution/Declaration-des-Droits-de-l-Homme-et-du-Citoyen-de-1789>.

¹³³ Lamy droit public des affaires, « Valeur constitutionnelle et contenu du droit de propriété », 2014, point 309, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹³⁴ « Inapplicabilité de l'article 17 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen », Lamy, Droit public des affaires, 2014, point 321, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹³⁵ Lamy droit public des affaires, « Evolution du contenu du droit de propriété », 2014, point 311, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

1789¹³⁶ « en lui apportant des restrictions arbitraires, abusives ou excessives »¹³⁷.

En conséquences n'entre dans le champ d'application de l'article 17 que les dispositions ayant pour effet ou pour objet de supprimer le droit de propriété¹³⁸.

Or, la procédure de déchéance des droits du propriétaire a pour objet justement de supprimer le droit de propriété d'une personne physique ou morale sur son navire.

Cette procédure entre donc dans le champ d'application de l'article 17.

D'ailleurs, avant l'ordonnance n° 2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du Code des ports maritimes¹³⁹, la confiscation des vieux navires hors d'état de naviguer était possible. Or, l'ordonnance de 2005 a supprimé cette possibilité, « vraisemblablement en raison de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme rendue à propos de l'article 1er du protocole n° 1 à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales protégeant le droit de propriété »¹⁴⁰.

Il semble donc qu'il faille examiner si la loi n°2013-431 du 28 mai 2013 n'est pas inconstitutionnelle dans le sens où elle a pour objet de supprimer le droit de propriété.

Il faut tout d'abord que la loi soit assez précise¹⁴¹, qu'elle entre dans le détail « pour ne pas laisser une marge de manœuvre trop importante au gouvernement »¹⁴² dans l'élaboration du décret

¹³⁶ Cons. Const., 29 juill. 1998, n°98-403 DC, JO 31 Juill., Rec. Cons. Const. 1998 p. 276, *in*, Lamy droit public des affaires, « Evolution du contenu du droit de propriété », 2014, point 311, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹³⁷ Lamy droit public des affaires, « Evolution du contenu du droit de propriété », 2014, point 311, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹³⁸ « Inapplicabilité de l'article 17 de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen », Lamy, Droit public des affaires, 2014, point 321, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹³⁹ Ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005, NOR : EQUX0500157R, 19 août 2014, www.legifrance.gouv.fr.

¹⁴⁰ R. Rezenhel, « Ports maritimes, police et responsabilité », *Ports maritimes*, Fasc. 408-60, Lexis-Nexis, 30 mai 2014, point 49.

¹⁴¹ Cons. Const., 28 Juill. 1989, n°89-260 DC, JO 1^{er} août, Rec. Cons. Const. 1989, p.71, *in*, Lamy droit public des affaires, « Evolution du contenu du droit de propriété », 2014, point 312, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹⁴² Lamy droit public des affaires, « Evolution du contenu du droit de propriété », 2014, point 312, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

d'application. Ainsi, la loi de 2013 ne doit pas être rédigée de manière à exposer un principe général, mais doit préciser les conditions exactes dans lesquelles peut être prononcée la déchéance des droits du propriétaire du navire.

On ne poussera pas la réflexion plus loin sur la question de la constitutionnalité de la loi, celle-ci ne laissant même pas au décret d'application le soin de régler la question des délais, le gouvernement a une marge de manœuvre très réduite.

De plus, prononcer la déchéance des droits du propriétaire alors que celui-ci ne se conduit pas en « bon père de famille » en abandonnant son navire qui devient une gêne pour l'exploitation, et qui présente des risques de pollution et de sécurité pour la collectivité ne semble pas être une restriction arbitraire abusive ou excessive au droit du propriétaire.

Cependant, force est de constater que la valeur constitutionnelle du droit de propriété grève la déchéance des droits du propriétaire d'un handicap intrinsèque.

En effet, cette valeur accordée au droit de propriété rend nécessaire un encadrement afin d'assurer une protection minimum à ce droit. Ceci est foncièrement incompatible avec les besoins de rapidité et de réactivité des ports.

Ainsi, la procédure de déchéance des droits du propriétaire se heurte forcément au besoin de protéger le droit de propriété.

Certains auteurs ont donc pu envisager la déchéance des droits du propriétaire comme une mesure punitive face à la valeur du droit de propriété accordé au propriétaire.

2. La déchéance une mesure punitive

On l'aura compris le droit de propriété est un droit très protégé malgré les possibles restrictions législatives qui lui sont applicables. Et, être propriétaire d'une chose procure un bénéfice, un avantage.

« La déchéance d'un droit implique que l'extinction de ce droit n'est pas volontaire, mais imputable au contraire à un autre qu'au titulaire et subie par celui-ci »¹⁴³.

C'est à dire que ce n'est pas l'abandon en soi du navire qui privera le propriétaire de son droit. Tant qu'il ne sera pas officiellement déchu par un acte officiel, le propriétaire pourra toujours procéder à la remise en état du navire, ou à son enlèvement. Pour qu'il soit déchu il faut l'intervention d'une force extérieure qui est l'autorité légalement compétente pour prononcer l'abandon.

On prive donc le propriétaire de son navire en raison de son désintéressement et des inconvénients que cela pose aux ports.

La procédure de déchéance des droits du propriétaire suppose « un manquement fautif, ou tout le moins un certain comportement »¹⁴⁴ qui ne va pas dans le sens du respect de l'intérêt général.

« En définitive, est déchu celui qui n'a pas eu ou qui n'a plus le comportement du bon père de famille au regard de la cause de son droit »¹⁴⁵.

Le propriétaire de navire serait en quelque sorte sanctionné de son comportement fautif vis-à-vis de l'abandon de son navire.

¹⁴³ M. Salle de la Marnierre, La déchéance comme mode d'extinction d'un droit, *RTD civ.* 1933, p. 1041, *in*, M. Le Bihan Guenole, « La déchéance des droits du propriétaire sur son navire : le projet d'une réforme nécessaire », *DMF* 2012, n°740 (consultation en ligne).

¹⁴⁴ M. Le Bihan Guenole, « La déchéance des droits du propriétaire sur son navire : le projet d'une réforme nécessaire », *DMF* 2012, n°740, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

¹⁴⁵ O. Sautel, Sur la déchéance en droit privé, *D.* 1999, p. 487. On peut énoncer la déchéance de l'héritier qui recèle un bien de la succession (art. 792 et 801 c. civ), celle du breveté qui ne paie pas sa redevance annuelle (art. 613-22, 1o, C. propr. intell.), du copropriétaire qui ne conteste pas la décision de l'assemblée générale dans un certain délai (loi 20 juillet 1965, art. 42 al. 2) *in*, M. Le Bihan Guenole, « La déchéance des droits du propriétaire sur son navire : le projet d'une réforme nécessaire », *DMF* 2012, n°740, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

3. La nouvelle procédure de déchéance

Dans la version en vigueur jusqu'au 30 mai 2013¹⁴⁶, l'article L5141-1 du Code des transports reprenait la condition de tonnage mais ce tonnage n'était plus fixé à 25 tonneaux et le code renvoyait à une définition ultérieure par acte réglementaire. Ceci ne faisait que repousser le problème du tonnage qui limitait l'action de l'autorité portuaire sur les navires de petite taille.

Disparition de la condition liée au tonnage

Dans la version en vigueur actuellement de l'article L5141-1, une petite révolution a eu lieu car la condition de tonnage a disparu, ce qui ouvre des possibilités bien plus importantes aux autorités portuaires notamment pour les ports de plaisance comportant beaucoup plus de navires de petites taille que les ports de commerce.

La définition de l'abandon conservée

L'abandon résulte de l'absence d'équipage à bord, de l'absence de mesure de garde ou de manœuvre. Ces dispositions n'ont pas été modifiées par la loi 2013-431 et sont reprises dans le code des transports à l'article L5141-2.

Un champ d'application géographique précisé

En revanche, la condition géographique de localisation du navire a pris de l'importance et est précisément définie. En effet, à l'heure actuelle, il faut que le navire se situe soit dans les eaux territoriales, soit dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer, ou dans les limites administratives du port, soit sur les rivages du domaine public maritime, ou sur le littoral.

La condition de danger conservée, mais les impératifs de gestion des ports intégrés

¹⁴⁶ Art. L5141-3, Code des transports, www.legifrance.gouv.fr, version au 30 mai 2013 : « Les dispositions du présent chapitre s'appliquent à tout navire ou autre engin flottant en état de flottabilité, d'une jauge égale ou supérieure à un tonnage fixé par voie réglementaire, abandonné dans les eaux territoriales ou les eaux maritimes intérieures et présentant des dangers ». http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?sessionId=58522DAB6E6702044606458273212C36.tpdjo12v_1?idArticle=LEGIARTI000023081314&cidTexte=LEGITEXT000023086525&categorieLien=id&dateTexte=20130529

La condition de danger est maintenue. Mais dans sa nouvelle formulation, celui-ci n'est plus indispensable à la mise en œuvre de la procédure. En effet, ce n'est pas une condition cumulative.

Le navire « doit présenter un danger **ou** entraver de façon prolongée les activités maritimes, littorales ou portuaires »¹⁴⁷ (souligné par nous).

Cependant, et là aussi cette loi nouvelle opère une petite révolution pour le gestionnaire du port, une autre condition équivalente à celle de la condition du danger mais non cumulative a été rajoutée. Celle de l'entrave prolongée à l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires.

Un premier moyen d'action : l'intervention de l'Autorité administrative compétente de l'Etat.

Avant la procédure de déchéance, l'autorité administrative compétente de l'Etat (le préfet) dispose d'un moyen d'intervention sur le navire abandonné en vue de mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée. L'article L5141-2-1¹⁴⁸ du Code des transports, lui permet de réquisitionner les personnes et les biens.

Si cet abandon persiste, le même article exige une mise en demeure du propriétaire, de l'armateur, de l'exploitant ou de leur représentant de mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée dans un délai imparti.

L'autorité compétente dans ce cas pour intervenir est d'après l'article L5331-5¹⁴⁹ du Code des transports, le président du Directoire pour les Grands ports maritimes, le directeur pour les Ports Autonomes, l'exécutif pour les ports relevant des collectivités territoriales et leurs groupements, et pour les autres ports, l'autorité administrative compétente.

En effet, dans les limites administratives des ports maritimes, l'article R330-1 du Code des ports maritimes permet l'application de la police de la grande voirie :

¹⁴⁷ Art. L5141-1, Code des transports, www.legifrance.gouv.fr, version en vigueur au 30 mai 2013.

¹⁴⁸ Art. L5141-2-1, Code des transports, www.legifrance.gouv.fr, version en vigueur au 15 août 2014.

¹⁴⁹ Art. L5331-5, Code des transports, www.legifrance.gouv.fr, version en vigueur au 30 mai 2013.

« Tout capitaine, maître ou patron d'un bateau, navire ou engin flottant doit, dans les limites d'un port maritime, obéir aux ordres donnés par les officiers de port, officiers de port adjoints, surveillants de port et auxiliaires de surveillance concernant les mesures de sécurité et de police destinées à assurer la protection et la conservation du domaine public des ports maritimes.

Le fait de ne pas obtempérer aux ordres prévus au premier alinéa est puni d'une amende égale au montant de l'amende contraventionnelle de 5e classe »¹⁵⁰.

On retient deux formes de comportement pouvant relever du régime de la grande voirie. La première concerne un comportement qui méconnaît les règles d'occupation domaniale, la seconde résulte de comportements divers nuisibles au domaine maritime comme les nuisances ou pollutions, « sans qu'il soit besoin de rechercher la méconnaissance des règles d'occupation »¹⁵¹, et les navires abandonnés relèvent plutôt de cette seconde forme.

On retiendra également un outil très utile à l'autorité portuaire pour la constitution d'une contravention de grande voirie : la pollution effective ou prévisible¹⁵².

Ainsi, il a été jugé que « la circonstance que les rejets incriminés n'auraient entraîné aucune pollution importante des eaux du port de Sète et n'aurait souillé ni plage, ni ouvrage portuaire, ni bateau, ne saurait être de nature à faire disparaître l'infraction »¹⁵³.

Pour que la mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon ou l'entrave soit efficace, des conditions de forme sont à respecter.

Il faut d'abord faire constater les faits par un procès-verbal rédigé par un agent assermenté devant le Tribunal de Grande Instance tels que les officiers de police judiciaire.

¹⁵⁰ Art. R330-1, Code des ports maritimes, www.legifrance.gouv.fr, version en vigueur au 20 juillet 2009.

¹⁵¹ M. Le Roux, « Contravention de grande voirie », Fasc. 1170, Lexis-Nexis, 1^{er} septembre 2010, point 35.

¹⁵² CE, 19 mars 1943, Cie Sablières de la Seine : Rec. CE 1943, p. 74

¹⁵³ TA Montpellier, 9 oct. 1970, préfet Hérault c/ Nannos : Rec. CE 1970, p. 860

Ainsi sont compétents pour constater les contraventions de grande voirie :

- « *officiers de port et officiers de port adjoints ;*
- *surveillants de port et auxiliaires de surveillance ayant la qualité de fonctionnaires ;*
- *fonctionnaires des services chargés des phares et balises et de la navigation, dûment assermentés ;*
- *officiers de la marine nationale*
- *agents du ministère chargé des ports maritimes ;*
- *agents des ports autonomes et agents publics territoriaux »*¹⁵⁴

Le PV doit être daté et signé par l'agent verbalisateur, et les faits relativement détaillés. Attention, si le contrevenant est étranger, il devra être rédigé dans une langue compréhensible par celui-ci¹⁵⁵. « La notification du procès-verbal à l'auteur de la contravention de grande voirie vaut mise en mouvement de l'action de voirie »¹⁵⁶.

La poursuite du contrevenant ne peut être effectuée que par le Préfet du département sur le territoire duquel a eu lieu l'infraction¹⁵⁷.

Second moyen d'action : l'urgence

L'administration peut intervenir d'office en cas de péril imminent, aux frais et risques du propriétaire afin de faire cesser le danger.

Par exemple, elle peut procéder au déplacement d'office, voire même à la destruction de l'engin flottant ou du navire abandonné, ou

¹⁵⁴ M. Le Roux, « Contravention de grande voirie », Fasc. 1170, Lexis-Nexis, 1^{er} septembre 2010, point 49.

¹⁵⁵ TA Lille, 30 mars 1995, Voies navigables de France c/ Verley, Rec. CE 1995, p. 574

¹⁵⁶ M. Le Roux, « Contravention de grande voirie », Fasc. 1170, Lexis-Nexis, 1^{er} septembre 2010, point 59.

¹⁵⁷ Art. 774-2, Code de justice administrative, .

encore, à l'évacuation des produits de la cargaison présentant des dangers pour l'environnement¹⁵⁸.

Cependant, cette notion de péril imminent est à relativiser.

En effet, dans le cas de navires saisis créant véritablement des problèmes dans le port, et notamment vis-à-vis des installations portuaires inadaptées à la taille des navires, le juge n'a pas reconnu de péril imminent et a fait primer le droit des créanciers sur le service public portuaire, alors même qu'un rapport de la capitainerie établissait « que les amarrages n'ont pu se faire qu'aux prix de difficultés et avec prise de risques certains »¹⁵⁹, et que les navires faisaient plus de 180m chacun et dépassaient des quais de plus 74m.

Des délais raccourcis.

Ainsi, à l'exception du péril imminent, l'autorité portuaire doit mettre en demeure l'armateur, le propriétaire ou l'exploitant du navire de prendre les mesures nécessaires pour faire cesser l'état d'abandon¹⁶⁰. De cette manière, que le navire présente des dangers ou gêne les activités maritimes, littorales et portuaires, le fait de faire cesser l'abandon oblige le propriétaire à prendre ses responsabilités en vertu du principe général posé par l'article 1384 du Code civil concernant les choses dont on a la garde¹⁶¹.

La mise en demeure de faire cesser l'abandon doit prévoir un délai de minimum d'un mois et de maximum trois mois pour laisser le temps au propriétaire de réagir.

La mise en demeure fait l'objet d'une publicité à l'initiative de l'autorité qui est à l'origine de la demande.

Si le propriétaire ne réagit toujours pas, l'autorité administrative de l'Etat statue dans un délai de deux mois à compter de l'expiration du délai fixé dans la mise en demeure.

¹⁵⁸ R. Rezenthel, « Ports maritimes - Police et responsabilités », Lexis-Nexis, Fasc. 408-60, 30 mai 2014, point 51.

¹⁵⁹ CA, Papeete, ch. Civ., 28 dec. 2001, Port Autonome de Papeete c/ Sté Total Polynésie, *in*, DMF, 2002, n°625, Commentaire d'Anne-Laure Michel.

¹⁶⁰ Art. L5141-3, al. 2, Code des transports, www.legifrance.gouv.fr, version en vigueur au 30 mai 2013.

¹⁶¹ Art. 1384 al.1, Code civil, www.legifrance.gouv.fr, version en vigueur au 5 mars 2002, « 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 ».

La décision de déchéance des droits du propriétaire fait également l'objet d'une publicité.

La procédure de déchéance prend donc maximum 5 mois si l'autorité administrative compétente de l'Etat décide de prononcer la déchéance.

Une fois la déchéance prononcée, l'autorité compétente pour prendre les mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, sur le navire est celle qui est à l'origine de la demande de déchéance.

La mobilisation d'un fonds étatique pour soutenir les gestionnaires de ports dans leur effort financier.

Autre innovation très importante de la loi n°2013-431 du 28 mai 2013, c'est la prise en charge par l'Etat des frais engagés pour la mise en œuvre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'Etat ou de l'autorité judiciaire de dérouter, arraisonner ou en cas de difficultés, d'accueillir le navire¹⁶².

Ainsi, les difficultés de recouvrement soulevées précédemment concernant les navires saisis dans les ports trouvent une solution partielle ici. L'autorité portuaire se voit offrir une prise en charge des coûts engendrés si l'immobilisation du navire dans son port est la conséquence d'une décision de l'Etat.

Bilan aujourd'hui :

Pour que la procédure de déchéance des droits du propriétaire s'applique, le navire doit présenter plusieurs qualités : être abandonné, en état de flottabilité, mais dans les eaux territoriales, ou dans les eaux intérieures, ou dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime, ou sur le littoral. De plus, il doit présenter un danger ou entraver de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires. L'autorité portuaire doit initier sa demande auprès de l'autorité

¹⁶² Art. L5141-3-1, Code des transports, www.legifrance.gouv.fr, version en vigueur au 16 août 2014.

administrative compétente de l'Etat qui prend en main la procédure et à qui il revient de prendre la décision de déchoir le propriétaire de son droit.

4. Un décret d'application inutile, une loi qui empiète sur le domaine réglementaire.

Nous avons pu constater que la loi était extrêmement précise et ne laissait que peu de marge de manœuvre au gouvernement pour rendre un décret d'application sur la procédure de déchéance des droits du propriétaire.

En effet, comme nous venons de le voir, l'article L5141-3 du Code des transports prévoit les délais de mise en œuvre de la procédure en détails, ainsi que les personnes ayant compétence pour effectuer la demande de déchéance, la mise en demeure, et la décision de déchéance.

Pour la procédure de déchéance des droits du propriétaire, il semble « que la loi se suffise à elle-même »¹⁶³.

En effet, tout est prévu par la loi, même les conséquences du prononcé de la décision de déchéance. En effet, l'article L5141-4 prévoit qu'en cas de déchéance, le navire abandonné peut être vendu ou, le cas échéant, faire l'objet d'une cession pour démantèlement au profit de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance, à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la publicité de la décision de déchéance et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires¹⁶⁴.

Il est même prévu le cas où la vente du navire ne permettrait pas de recouvrer en totalité les droits de port et les frais exposés par l'autorité portuaire.

En effet, l'article L5141-4-1 du Code des transports prévoit que :

« Les créances correspondant aux droits de port non acquittés et aux frais exposés par l'autorité portuaire

¹⁶³ C. Thinselin, Directrice du service juridique de Port Sud de France, Etablissement public gestionnaire du port de Sète, interview du 3 décembre 2013.

¹⁶⁴ Art. L5141-4, Code des transports, www.legifrance.gouv.fr.

mentionnée à l'article L. 5331-5 ou par l'autorité administrative compétente de l'Etat au titre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, ainsi qu'aux frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement sont imputées en priorité sur le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement.

Lorsque le produit de la vente ou de la cession pour démantèlement ne permet pas de couvrir les frais mentionnés au premier alinéa du présent article, le déficit est à la charge de la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance. Toutefois, le déficit est pris en charge par l'Etat dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'Etat ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire »¹⁶⁵.

Or, l'article L5141-4-2 qui clôt la section 2 intitulée « Déchéance des droits du propriétaire », dispose que « les conditions d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'Etat ».

Cependant, force est de constater que la loi va extrêmement loin dans la définition des conditions de mises en œuvre de la procédure.

On pourrait alors considérer que la loi n°2013-431 du 28 mai 2013 sort de son champ de compétence législatif, pour faire une incursion dans le domaine qui relève normalement du règlement d'après l'article 34 de la Constitution qui établit une séparation stable entre les deux domaines de compétence.

En effet, l'article 34 dresse une liste de ce qui relève du domaine législatif. Le régime du droit de propriété y est présent sous cet intitulé : « le régime de la propriété, des droits réels et des obligations civiles et commerciales »¹⁶⁶.

Cependant le conseil constitutionnel n'a pas fait respecter la séparation existant entre les matières pour lesquelles la loi fixe les règles détaillées, et les matières pour lesquelles la loi ne doit fixer que

¹⁶⁵ Art. L5141-4-1, Code des transports, www.legifrance.gouv.fr

¹⁶⁶ Art. 34, Constitution du 4 octobre 1958, www.assemblée-nationale.gouv.fr,

les principes fondamentaux¹⁶⁷, en effet, s'il est illégal pour un acte réglementaire de faire irruption dans le domaine législatif, tel n'est pas le cas d'une loi qui empièterait sur le domaine réglementaire¹⁶⁸.

Dans le cas de la loi n°2013-431 du 28 mai 2013, il semblerait que celle-ci empiète sur le domaine réglementaire. Ainsi, elle nécessiterait que le Conseil constitutionnel fasse droit à une demande de déclassement conformément à l'article 37 alinéa 2 de la Constitution du 4 octobre 1958¹⁶⁹. Sinon, les dispositions en cause ne pourront être modifiées ou abrogées que par une nouvelle loi.

Dans tous les cas, le décret d'application ne semble pas nécessaire malgré le fait qu'il a été prévu par l'article L5141-4-2. Ainsi, il ne semble pas non plus nécessaire pour les praticiens d'attendre que le décret d'application soit promulgué pour solliciter ce nouvel outil particulièrement utile pour les gestionnaires de port.

¹⁶⁷ Cons. Const. N°82-143 DC du 30 juillet 1982, dite « Prix et revenus », www.legifrancegouv.fr, <http://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriConst.do?oldAction=rechJuriConst&idTexte=CONSTEXT000017667389>.

¹⁶⁸ <http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/institutions/approfondissements/pouvoir-legislatif-pouvoir-reglementaire.html>

¹⁶⁹ Art. 37 al.2 Constitution du 4 octobre 1958, www.conseil-constitutionnel.fr, « Les textes de forme législative intervenus en ces matières peuvent être modifiés par décrets pris après avis du Conseil d'État. Ceux de ces textes qui interviendraient après l'entrée en vigueur de la présente Constitution ne pourront être modifiés par 1260 décembre 2013 décret que si le Conseil constitutionnel a déclaré qu'ils ont un caractère réglementaire en vertu de l'alinéa précédent ».

III. Conclusion :

L'autorité portuaire dispose de voies de recours multiples incluant la saisie conservatoire pour la garantie des frais exposés et des droits de ports, même si cette saisie peut s'avérer inefficace voire contreproductive vis-à-vis des navires abandonnés. Encore, l'autorité portuaire dispose dans tous les cas des recours administratifs traditionnels tels que la procédure de référé si une urgence nécessite l'intervention du juge administratif pour le déplacement ou l'enlèvement de navires dans le cas de travaux par exemple.

Mais une avancée majeure a été apportée par la loi n°2013-431 du 28 mai sur la procédure de déchéance des droits du propriétaire en supprimant la condition de tonnage et en prenant en compte les impératifs de gestion des ports. De plus, un fonds étatique permet à l'autorité portuaire de se décharger des frais et de récupérer ses droits de port si l'immobilisation du navire résulte d'une décision d'une Autorité administrative de l'Etat.

Enfin, il est incompréhensible que la loi prévoit un décret d'application pour la mise en œuvre des dispositions de la loi n°2013-431 du 28 mai 2013 car celle-ci, à l'évidence, a prévu sa mise en œuvre dans les moindres détails. Cette incohérence, soulevée par les praticiens, pose la question de l'utilisation directe de cette loi en pratique, et du coup de son efficacité.

IV. BIBLIOGRAPHIE

TRAITÉS

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 10 décembre 1982, Recueil des Traités des Nations Unies vol. 1834.

Convention et Statut sur le régime international des ports maritimes, 9 décembre 1923, Recueil des traités des Nations Unies, vol. 1379.

LÉGISLATION ETRANGERE

Loi colombienne n 1 du 10 janvier 1991 relative au statut des ports maritimes - DIARIO OFICIAL. AÑO CXXVII. N. 39626. 11, ENERO, 1991. PAG. 1.

Source : juriscol.banrep.gov.co

http://juriscol.banrep.gov.co/contenidos.dll/Normas/Leyes/1991/ley_1_1991

LOIS ET DÉCRETS

Directive n°2009/20/CE du Parlement et du Conseil, JOUE, 28 mai 2009, L131/128.

Constitution du 4 octobre 1958. Source : www.assemblee-nationale.gouv.fr.

Code des transports. Source : www.legifrance.gouv.fr

Code des ports maritimes. Source : www.legifrance.gouv.fr

Code civil. Source : www.legifrance.gouv.fr

Code général de la propriété des personnes publiques. Source : www.legifrance.gouv.fr

Code général des collectivités territoriales. Source : www.legifrance.gouv.fr

Code de justice administrative. Source : www.legifrance.gouv.fr.

Loi n°67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, JORF, 4 janvier 1967.

Loi n°85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottant abandonnés.

Loi n°2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

Ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation des livres III et IV du Code des ports maritimes NOR : EQUX0500157R, 19 août 2014.

Ordonnance n°2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses adaptations du Code des transports au droit de l'Union européenne et aux Conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritime, www.legifrance.gouv.fr.

Décret n°87-830 du 6 octobre 1987 portant application de la loi n° 85-662 du 3 juillet 1985 relative aux mesures concernant dans les eaux territoriales et les eaux intérieures les navires et engins flottants abandonnés.

Décret n° 95-369 du 7 avril 1995 portant modification du décret du 14 décembre 1929 modifié relatif au règlement général du pilotage, JORF, 9 avril 1995, à la p. 5637.

JURISPRUDENCE

Jurisprudence étrangère

House of Lords, 1869, *Foreman v Whitstable Free Fisheries and Dredgers*, Law Reports 4 – 266, cite par J. Grosdidier De Matons, *Droit, économie et finances portuaire*, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1^{ère} Ed., 1999.

CJCE, 18 mars 1997, *Diego Cali & Figli Srl c/ Servizi ecologici porto di Genova SpA*, aff. N°C 343/95, Rec. 1, à la p. 1547.

CEDH 6 octobre 2005 – *Maurice c/ France* – req. no 11810/03 § 86. Source : www.echr.coe.int.

Jurisprudence nationale

Cons. Const., 29 Juill. 1998, n°98-403 DC, JO 31 Juill., Rec. Cons. Const. 1998 p. 276.

Cons. Constit., 12 juillet 1979, N°7-107 DC, JO du 13 juillet 1979 page 1824.

Cons. Const., 20 juillet 2000, n°2000-434 DC, JO 27 juillet 2000, p. 11550.

Cons. Const., 28 Juill. 1989, n°89-260 DC, JO 1^{er} août, Rec. Cons. Const. 1989, p. 71.

Cons. Const., 25 Juill. 1989, n°89-256 DC, Rec. Const. 1989, p. 53.

C. Cass. 6 décembre 1976, arrêt *Poupin sport*, *DMF*, 1977.513.

Cass. Civ. 27 avril 1859 – D. 1859, I, p. 171 ;

C. Cass. 4 janvier 1995 n°92-20.013 Bull. civ. I, no 3, JCP G 1996, I, no 392.

Cass. 1^{re} ch. civ. 20 novembre 1961 – Bull. Civ. I no 536 p. 425.

CE, 29 juill. 1983, n° 33159 et n° 33814, *Jean-Marie Lefebvre c/ min. Transp.*

CE 19 juin 1974, no 85301/89 585.

CE, 19 mars 1943, *Cie Sablières de la Seine* : Rec. CE 1943, p. 74.

CAA Bordeaux, 18 janv. 2005, n° 00BX02445, <http://www.easydroit.fr/jurisprudence/Cour-administrative-d-appel-de-Bordeaux-1ere-chambre-formation-a-3-du-18-janvier-2005-00BX0244/J88706/>.

CAA Nancy, 8 oct. 1992, n° 91NC00216, Sté Sollac c/ Port autonome Dunkerque.

CAA Bordeaux, 18 janvier 2005, Min. Equip., Transp., Aménag. Territ., Tourisme et mer, no 00BX02445.

CA, Papeete, ch. Civ., 28 dec. 2001, Port Autonome de Papeete c/ Sté Total Polynésie, *in*, DMF, 2002, n°625, Commentaire d'Anne-Laure Michel.

CA Paris 21 décembre 1929 – Gaz. Pal. 1930, I, p. 415.

TA Montpellier, 9 oct. 1970, préfet Hérault c/ Nannos : Rec. CE 1970 p. 870.

TA Lille, 30 mars 1995, Voies navigables de France c/ Verley, Rec. CE 1995, p. 574.

DOCTRINE

Monographies

BONNASSIES Pierre et Christian SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, *Traité*, 2^{ème} Ed., 2010.

BONNASSIES Pierre et Christian SCAPEL, *Droit maritime*, LGDJ, Paris, 2006.

DE LAUBADERE André et Yves GAUDEMET, *Traité de droit administratif – Droit administratif général*, LGDJ, Paris, 2001, 16^{ème} éd., t1.

DUGUIT Léon, *Traité de droit constitutionnel*, Tome I, de Bocard, 1927, 3^{ème} éd.

GROSDIDIER DE MATONS Jean, *Droit, économie et finances portuaire*, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1^{ère} Ed., 1999.

JURET Pierre-Marie, *Le domaine public maritime*, Dalloz, Paris, 1964.

KREMER Xavier, « Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur », Guide opérationnel, CEDRE, 2007.

POULET-GIBOT LECLERC Nadine, Droit administratif ; Sources, moyens, contrôles, BREAL, 2007.

RIPERT Georges, Droit maritime, Dalloz, Paris, 4^e éd., 1950, T. I, Navigation – Navires – Personnel – Armateurs – Créanciers, no 303

VENDE Bertrand, Les polices des ports maritimes, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2005.

Mélanges en l'honneur de Christian Scapel, PUAM, 2013

Articles

L. Balmont, « L'épave du navire », *Le navire en droit international*, Actes du Colloque de Toulon, Pedone, 1992

BERGEL Jean-Louis, « Le navire, bien meuble à coloration immobilière », in Mélanges en l'honneur de Christian Scapel, PUAM, 2013

BONNASSIES Pierre, « Le droit maritime français en 1992 », DMF 1993 n°523.

BEURIER Jean-Pierre, « Droit international de la mer », DMF, 1999, n°591.

BORDEREAUX Laurent, « Les polices dans les ports maritimes par Bertrand VENDE », DMF, 2005, n°660.

CHAUMETTE Patrick, « Le navire, ni territoire, ni personne », DMF 2007

I. Corbier, « Navires et autres bâtiments de mer », Fasc. 1045, LexisNexis, 2005

JAMBU-MERLIN Roger, « Le navire hybride de meuble et d'immeuble », in, Mélanges Flour, 1979, Ed. Defrenois.

LACROUTS Jérôme, « Les évolutions récentes en matière de police portuaire », DMF, 2005, n°664.

LE BIHAN-GUENOLE Martine, « La déchéance des droits du propriétaire sur son navire : le projet d'une réforme nécessaire », *DMF*, 2012, n°740

LE MONNIER DE GOUVILLE Antoine, « Décentralisation de la collectivité compétente pour gérer un port : le critère de "l'activité dominante" », *DMF*, 2003, n°635.

LE ROUX Mylène, « Contravention de grande voirie », Fasc. 1170, LexisNexis, 1^{er} septembre 2010

MATHIEU M-L, « L'objet mixte », in « Le droit entre autonomie et ouverture », Mélanges en l'honneur de J-L Bergel, Bruylant, Ed. Penser le droit, 2013.

MIRIBEL Stéphane, « La codification du droit des transports dans le domaine maritime : les modifications introduites par la codification sont-elles opportunes ? », *DMF*, 2011, n°722.

MIRIBEL Stéphane, « Qu'est-ce qu'un navire ? », *Mélanges en l'honneur de Christian Scapel*, PUAM, 2013

REZENTHEL Robert, « Ports maritimes – Notion – Service public – Aménagements – régimes domaniaux », *JurisClasseur Administratif*, Fasc. 408-50, 01-2010.

REZENTHEL Robert, « Les régimes portuaires dans le monde », *DMF*, 1996, n°566.

REZENTHEL Robert, « Compétence en matière de police dans les ports à gestion décentralisée », *DMF*, 1998, n°579.

REZENTHEL Robert, « L'autorisation d'occupation du domaine public confère-t-elle un privilège au profit de son titulaire à l'encontre des usagers du port ? », *DMF*, 2000, n°609.

REZENTHEL Robert, « Effet de la décentralisation en matière de police portuaire », *DMF*, 2001, n°611.

REZENTHEL Robert, « Ports maritimes : police et responsabilité », Fasc. 408-60, *JurisClasseur Administratif*, LexisNexis, 30 mai 2014

REZENTHEL Robert, « La répartition des compétences juridictionnelles pour les litiges portuaires », DMF, 2000, n°601 (consultation en ligne www.lamyline.lamy.fr).

REZENTHEL Robert, « L'extension de la décentralisation des ports maritimes », DMF, 2002, n°626.

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

REZENTHEL Robert, « Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes », DMF, 1996, n°566, (consultation en ligne www.lamyline.fr).

VENDE Bertrand, « La notion juridique d'autorité portuaire », DMF, 2004, n° 650.

DOCUMENTATION

Circulaire du 11 mai 2010 relative à la mise en œuvre de la loi no 85-662 du 3 juillet 1985 modifiée relative aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés

P. Marlic, « Sète : l'Edoil ne fait plus le pied de grue dans le port », Le Midi Libre, 21 février 2014, www.midilibre.fr.

CE Ass., Section du rapport des études, « Redevances pour service rendu et redevances pour occupation du domaine public », La Documentation Française, 24 octobre 2002, p. 18-19

P. Cardo, « Mission parlementaire - Démantèlement des navires », Le Grenelle de la mer, 28 juin 2010

Question écrite n°15308 de Monsieur François Marc, JO Sénat du 30/09/2010 - page 2533.

Rapport sur les principaux ports de mer de la Communauté établi par le groupe de travail portuaire, « les principaux ports de mer de la Communauté » Commission des Communautés Européennes, nov. 1986, n°VII9437 FR.

PATEY Gérard et Vincent ALLAIS, Conseil général de l'environnement et du développement durable, Rapport n°006992-01, Organisation de la police portuaire, Documentation Française, 21 février 2011.

OUVRAGES CONSULTÉS MAIS NON CITÉS

DEBRIE Jean et Valérie LAVAUD-LETILLEUL, La décentralisation portuaire, réforme, acteurs, territoires, L'Harmattan, Paris, 2010.

SITES INTERNET

Centre national des ressources textuelles et lexicales : www.cnrtl.fr

Collectivités locales, site du gouvernement : www.collectivites-locales.gouv.fr

Développement durable, site du gouvernement : www.developpement-durable.gouv.fr

Dictionnaire Larousse : www.larousse.fr

Dalloz : www.dalloz.fr

Lamyline : www.lamyline.lamy.fr

Le service public de la diffusion du droit : www.legifrance.gouv.fr

LexisNexis : www.lexisnexus.fr

International and European port Law Center – Portius : <http://www.portius.org>

International Association of Ports and Harbors – IAPH : <http://www.iaphworldports.org>

United Nations : <http://www.un.org>

Vie publique site du gouvernement : www.vie-publique.fr

Site du Sénat : www.senat.fr

TABLE DES ANNEXES

Tableau comparateur des lois n°85-662 du 3
Juillet 1985 et n°2013-431 du 28 mai 2013.

Annexe 1