RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé des Transports

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Direction des affaires maritimes

Ministère des Armées

État-major de la Marine

Note technique du 14 décembre 2018
relative à la mise en œuvre des articles L5141-1 à L5141-7 du Code des Transports relatifs aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés

NOR : TRAT1826231N

(Texte non paru au Journal officiel)

La ministre chargée des Transports,
La ministre des Armées,

à

Pour attribution :
Préfets maritimes
Commandants d'arrondissement maritime
Préfets de région littorale
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) littorale
- Direction interrégionale de la mer (DIRM)
Préfets de département littoral
- Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM)
Préfets de département d'outre-mer
- Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL)
Préfet délégué auprès du Représentant de l'Etat dans la collectivité de Saint-Barthélemy
Préfet délégué auprès du Représentant de l'Etat dans la collectivité de Saint-Martin
Préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon
- Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer (DTAM)
Préfet, haut-commissaire de la République en Nouvelle Calédonie
Préfet, haut-commissaire de la République de la Polynésie française
Préfet, administrateur supérieur des Iles Wallis et Futuna
Préfet, administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises
Grands ports maritimes
Parc national de Port-Cros

Pour information :
Secrétariat général du gouvernement
Secrétariat général du MTES et du MCTRCT
Secrétariat général du MA

Résumé : La présente note technique vise à préciser la procédure applicable aux engins flottants ou navires en état de flottabilité et abandonnés, selon le régime établi par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 et le décret 2016-1893 du 28 décembre 2016[1].
Le régime juridique des navires abandonnés répond à la nécessité de faire cesser le danger ou l'entrave prolongée que peut représenter un navire abandonné dans les eaux territoriales et les eaux intérieures.

La présente note technique précise la procédure.

Catégorie : directive adressée par les ministres aux services chargés de leur application, sous réserve, le cas échéant, de l'examen particulier des situations individuelles	Domaine : transport ; économie ; finances ; industrie ; mer ; administration ; pêche.
Type : Instruction du gouvernement **et /ou** Instruction aux services déconcentrés ☐ Oui ☒ Non ☒ Oui ☐ Non	
Mots clés liste fermée <Transports_ActivitesMaritimes_Ports_Navigation Interieure/> <DomainePublic/> <Environnement/> <BudgetEtat/> <Securite/>	Mots clés libres Navires abandonnés ; épaves ; déchéance de propriété
Texte (s) de référence Articles L5141-1 à L5141-7 du code des transports https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?idArticle=LEGIARTI000027474025&idSectionTA=LEGISCTA000023081316&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20180925 Articles R5141-1 à R5141-14 du code des transports https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=983205803D5F0D8734AE4EF2DE06195B.tplgfr28s_2?idSectionTA=LEGISCTA000033540809&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20180925	
Circulaire(s) abrogée(s) : Circulaire DEVT1001263C du 11 mai 2010	
Date de mise en application : immédiate	
Pièce(s) annexe(s) : Annexe I : Traitement des navires ou engins flottants abandonnés Annexe II : Lettre type de mise en demeure de mettre fin aux dangers Annexe III : Répartition géographique des compétences des autorités citées aux articles R5141-3 ; R5141-4 et R5141-10 du code des transports Annexe IV : Lettre type de mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon dans lequel se trouve le navire ou l'engin flottant Annexe V : Modèle de décision de déchéance de propriété	
N° d'homologation Cerfa :	

[1] Articles L5141-1 à L5141-7 et R5141-1 à R5141-14 du Code des Transports (CT)

INTRODUCTION

La présente note technique vise à préciser la procédure applicable aux engins flottants ou navires en état de flottabilité et abandonnés, selon le régime établi par les articles L5141-1 à L5141-7 et R5141-1 à R5141-14 du code des transports, incluant les modifications apportées par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 et le décret n°2016-1893 du 28 décembre 2016.

Le régime juridique des navires abandonnés répond à la nécessité de faire cesser le danger ou l'entrave prolongée que peut représenter un navire abandonné dans les eaux territoriales et les eaux intérieures. La procédure applicable peut donner lieu :

- en cas de danger ou d'entrave prolongée, à une mise en demeure du propriétaire de mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée avec exécution d'office si besoin,
  et/ou,
- en cas d'abandon prolongé, à une déchéance des droits de propriété, après une mise en demeure de faire cesser l'abandon.

Un point essentiel introduit lors de la réforme législative en 2013 est la déconcentration de la décision de déchéance de propriété. Cette déconcentration a vocation à accélérer les procédures en permettant une gestion à un niveau plus approprié.

Par ailleurs, ces procédures sont désormais applicables aux cas où le navire abandonné représente une entrave prolongée à l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires, et non plus seulement un danger.

Il faut également souligner la suppression du seuil de taille qui existait dans l'ancienne législation, qui permet aujourd'hui d'appliquer ces dispositions à tous les navires, quel que soit leur tonnage. En effet, il existe de nombreux navires de petite taille dont l'abandon constitue une atteinte à l'environnement littoral ou une entrave à l'exploitation des ports.

Les autorités portuaires concernées doivent demeurer conscientes que la déchéance de propriété d'un navire est une procédure présentant un risque juridique. C'est pourquoi il est important de respecter une procédure rigoureuse.

I. PRINCIPES D'ACTION

DANS LES SITUATIONS DE NAVIRES ABANDONNES

I. Identifier les facteurs d'alerte

Pour les gestionnaires portuaires ou, suivant la zone, l'autorité administrative compétente de l'Etat, les indices suivants doivent alerter les services du risque de voir la situation d'un navire s'enliser :

Propriétaire ne répondant pas aux injonctions qui lui sont adressées.

- Propriétaire hors d'atteinte de l'administration et/ou de la justice : (absent, à l'étranger, inconnu, en faillite ou décédé…).
- Accumulation des créances et des saisies sur le navire.
- Inefficience d'une procédure judiciaire de saisie (voir critères détaillés au paragraphe III).
- Dégradation de l'état du navire compromettant d'abord son départ, puis la sécurité du port et enfin compliquant son enlèvement.
- Inaction des autorités locales responsables ou difficulté d'identification de celles-ci.

Dès la constatation de ces éléments de situation, les acteurs concernés sont invités à se concerter pour établir un plan d'action partagé par tous.

II. Gérer d'abord l'aspect humain

La situation difficile des équipages abandonnés à bord des navires immobilisés pour diverses raisons initiales dans nos ports (détention du navire pour des raisons de sécurité, saisie-conservatoire, …) est étroitement liée à celle des navires abandonnés. Cependant, les logiques de traitement de ces situations sont différentes.

La France a mis en place un dispositif de traitement des abandons de gens de mer qui a permis, dans le cadre d'une coordination assurée par le Directeur départemental des territoires et de la mer, depuis plus d'une dizaine d'années, de traiter le cas d'une trentaine de navires, pour environ 500 membres d'équipages. Ce dispositif a été complété par la loi n°2013-619 du 16 juillet 2013 qui a créé le délit d'abandon de gens de mer (art. L.5571-1 à L.5571-3 CT) permettant à l'autorité maritime de mettre en demeure l'armateur ou l'employeur de mettre fin à des situations dans lesquelles il se soustrait à l'une de ses obligations essentielles à l'égard d'un équipage, relatives aux droits à la nourriture, au logement, aux soins, au paiement des salaires ou au rapatriement. Les normes en la matière sont celle de la Convention du Travail Maritime de l'Organisation internationale du Travail (OIT).

Dans le cadre du traitement de ces situations d'abandon des gens de mer, l'objectif est leur rapatriement après prise en compte de leurs droits. Lorsque les conditions de ce rapatriement sont remplies, il appartient au Directeur départemental des territoires et de la mer de prendre en considération la situation du navire, à bord duquel plus aucun membre d'équipage ne sera présent, en tenant compte de la présente note technique.

Cette problématique d'équipages abandonnés concerne avant tout les navires de commerce, rarement les navires de pêche et normalement pas les navires de plaisance.

III. Prioriser les procédures

Plusieurs régimes juridiques peuvent s'appliquer au navire, lesquels impliquent plusieurs acteurs et actions possibles, il convient de les prioriser du plus commun au plus exceptionnel.

1. Droit commun : le propriétaire est responsable de son navire.
2. Si la défaillance du propriétaire se manifeste également par un défaut de paiement de ses créances envers le port, celui-ci devrait agir, le cas échéant par voie judiciaire, en vue du recouvrement de ses créances.
3. Si un danger existe, tel qu'un danger pour la sécurité des personnes ou des biens ou un danger pour l'environnement ou si la situation d'entrave le justifie, une mise en demeure de faire cesser le danger ou l'entrave peut être adressée.

4. Si le danger ou l'entrave présente un caractère d'urgence, une intervention d'office par l'autorité portuaire immédiate est possible.
5. En cas d'inefficience de la procédure judiciaire et /ou si l'abandon persiste, la procédure de déchéance de propriété peut être engagée.

Ainsi, avant de s'engager dans une déchéance de propriété, il est nécessaire de s'assurer de la réalité de la défaillance du propriétaire et, pour les gestionnaires portuaires, de l'inefficience de la voie judiciaire.

Les critères de constat de l'inefficience de la procédure judiciaire sont les suivants :

- 1er cas : La justice déboute les créanciers de leurs prétentions, la vente judiciaire n'est donc plus possible.
- 2ème cas : Une vente judiciaire du navire est organisée, mais n'aboutit pas faute d'acheteur disposé à payer le prix minimum fixé.
- 3ème cas : La procédure judiciaire (souvent longue) suit son cours mais à un rythme qui ne permet pas d'espérer aboutir dans un délai compatible avec la dégradation du navire ou les impératifs d'exploitation du port.
- 4ème cas : la procédure judiciaire est inadaptée par rapport aux sommes dues et à la valeur du navire

IV. <u>Favoriser un traitement rapide des cas de navires abandonnés</u>

L'expérience a montré que plus la résolution de ces dossiers de navires abandonnés s'éternise, plus il devient difficile de les résoudre. En effet, plus le temps passe :

- plus les frais de gardiennage s'accumulent,
- plus la valeur du navire diminue jusqu'à le rendre invendable,
- plus son état se dégrade, augmentant les risques qu'il présente et compliquant son opération d'enlèvement.

Afin d'éviter que ces situations ne se prolongent, il est conseillé aux gestionnaires portuaires ou suivant la zone concernée, à l'autorité administrative compétente de l'Etat de mettre en œuvre les actions suivantes :

1. Inciter le propriétaire à assumer ses responsabilités en initiant une action de vente en justice du navire à un moment où sa valeur vénale est encore élevée, si du moins les perspectives de recouvrement de créances du port justifient une telle procédure (la voie judiciaire pouvant être disproportionnée pour des navires de plaisance de faible valeur).
2. instaurer une concertation entre les différentes autorités concernées.
3. en cas de besoin, notamment dans le cas des grands navires de commerce, en, informer les services centraux (Direction des Services de Transport) pour arbitrer un plan d'action.

V. Anticiper le traitement du navire après la déchéance de propriété (aspects techniques et budgétaires)

A. Aspects techniques

L'autorité à l'origine de la demande de déchéance de propriété est appelée après la déchéance à être la gardienne du navire et chargée de son traitement. Elle doit anticiper ce fait dès la demande de déchéance.

L'autorité responsable du prononcé de la déchéance de propriété doit vérifier que l'autorité à l'origine de la demande a prévu une solution technique opérationnelle de traitement du navire après déchéance de propriété avant de prononcer celle-ci. La solution différera selon le type de navire, le coût de destruction ou la possibilité de revente.

B. Aspects budgétaires

L'autorité à l'origine de la demande de déchéance de propriété est appelée, sauf exception (cas particulier exposé au IV.4 infra), à supporter le déficit des opérations de vente ou de démantèlement du navire (Article L5141-4-1 du CT). Elle doit également anticiper ce fait dès la demande de déchéance.

II. DETAIL DE LA PROCEDURE

APPLICABLE AUX NAVIRES ABANDONNES

I. Les conditions de l'intervention

L'article L5141-1 complété par l'article L5141-2 du CT, fournit une définition légale du navire abandonné :

« tout engin flottant ou navire en état de flottabilité, […] abandonné dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime et présentant un danger ou entravant de façon prolongée l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires ».

L'intervention sur le navire est ainsi subordonnée à quatre conditions :

1. l'état de flottabilité ;
2. l'état d'abandon ;
3. la localisation ;
4. le danger ou l'entrave prolongée que présente le navire.

I.1. Conditions regardant l'état de flottabilité du navire

L'état de flottabilité du navire est un élément important puisqu'il conditionne la mise en œuvre du régime juridique des navires abandonnés, c'est notamment un élément déterminant de distinction entre ce dernier et celui des épaves. L'épave doit se trouver en état de non flottabilité (article L5142-1 du CT).

Ainsi, les navires échoués ou semi-submergés restent des navires et ne peuvent être qualifiés d'épave s'ils sont en mesure de se déséchouer soit par leurs propres moyens, soit par une aide extérieure (remorquage par exemple) : s'ils n'ont aucune aptitude à flotter, ils sont submersibles, ce qui appelle l'application de la réglementation relative aux épaves.

Autrement dit, les navires en état de flottabilité, non submersibles et pouvant se déséchouer, peuvent être qualifiés de navires abandonnés, relevant de la réglementation relative aux navires abandonnés.

I.2. Conditions regardant la notion d'abandon

La qualification de navire abandonné renvoie à deux situations prévues par l'article L5141-2 du CT: « *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.*».

Sur la base de ces critères, il pourra être considéré que le navire a été abandonné par son propriétaire, l'armateur ou l'exploitant, que ce soit dans le cadre de la procédure de l'article L5141-2-1 du CT permettant de mettre fin aux dangers ou dans le cadre de la procédure des articles L5141-3 à L5141-4-2 du CT permettant de mettre fin à l'abandon persistant du navire par la déchéance de propriété.

Le terme « abandon » tel qu'il est employé dans la loi sous-entend la carence de celui auquel il incombe d'assurer normalement toute intervention sur le navire, à savoir le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant. La jurisprudence en la matière utilise l'expression d'"*état d'abandon*", situation caractérisée par exemple par l'état de détérioration du navire à quai, par l'absence d'entretien, ainsi par exemple le Tribunal administratif de Paris, dans l'affaire Vacher et Tremaud, 9 janvier 2008[2].

« L'inexistence de mesures de manœuvre » peut s'entendre de la situation d'un navire, qui, pour avoir encore un équipage à bord, ne serait pas en mesure de manœuvrer, si par exemple l'équipage restant à bord est trop réduit ou incompétent pour manœuvrer, ou refuse de le faire pour quelque raison que ce soit. Cette situation peut aussi résulter du fait que les apparaux ou

---

2 *« ... Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que, par une décision en date du 26 novembre 2001, le commandant du Port de Rouen, constatant que le navire dénommé « Corsen » étant abandonné dans le port, présentait des dangers pour la navigation et l'environnement, a mis en demeure sa propriétaire, Mme TREMAUD, de faire cesser dans un délai d'un mois l'état d'abandon sous peine de déchéance de ses droits de propriétaire ; que, si Mme TREMAUD et M. VACHER soutiennent, d'une part, que le danger que représente le navire n'est pas établi, et que, d'autre part, celui-ci n'est pas en état d'abandon, ils ne contestent ni l'absence d'équipage, ni l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre ; que le contrat de vente dudit caboteur par Mme TREMAUD à M. VACHER mentionne qu'il a subi un incendie et que son moteur est hors service, que le ministre soutient en outre, sans être utilement contredit, que le navire est à quai depuis 1993, et que son état de détérioration présente des dangers pour la navigation et pour l'environnement ; que le rapport de visite produit par les requérants devant le Tribunal et daté de 2002 confirme l'absence d'entretien et l'état d'abandon du bâtiment ; que les requérants ne sauraient invoquer à leur profit les engagements pris à l'égard de l'administration, dès lors qu'il ressort des pièces du dossier que depuis 1999, toutes les mises en demeure qui ont été adressées à Mme TREMAUD avec copie à M. VACHER sont restées sans effet ; ... »*

moyens de manœuvre soient indisponibles. S'agissant d'un navire de plaisance, cette situation peut résulter de différents éléments tels que l'impossibilité de démarrer le moteur ou le mauvais état empêchant de pouvoir utiliser le navire dans des conditions normales de sécurité.

La pertinence du critère d'«*absence d'équipage à bord*» s'apprécie en fonction de la taille du navire, les petits navires, notamment de plaisance, n'ayant pas vocation à avoir un équipage permanent à bord. La situation du navire est également à considérer ; un navire de commerce désarmé n'aura pas un équipage complet, mais cela n'exclut pas qu'il puisse être gardé de manière appropriée.

L'état d'abandon résulte d'un faisceau d'indice : propriétaire ne répondant pas aux injonctions des autorités portuaires de manière délibérée ou pour cause de disparition, accumulation des créances, dégradation de l'état du navire compromettant son départ, puis la sécurité du port, ...
Dans le cas d'un navire au mouillage, l'état d'abandon pourra résulter de l'absence d'entretien régulier ou de l'absence de réaction suite à un sinistre (vol, cyclone).

Pour les gestionnaires portuaires, l'état d'abandon peut être constaté formellement par un agent assermenté (OPJ, agent exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer, les officiers de ports et les officiers de port adjoints, les inspecteurs de la sécurité des navires des affaires maritimes) si possible ne dépendant pas d'une autorité qui a intérêt direct à la déchéance de propriété ou à l'enlèvement du navire.

I.3. Conditions regardant la situation de danger

Le critère du danger est un critère distinctif de l'application des dispositions de l'article L5141-2-1 du CT. Le danger est généré par l'état d'abandon du navire associé à des circonstances qui, en l'absence de mesures de garde et de manœuvre appropriées, peuvent conduire à des conséquences fâcheuses, pour la sécurité des personnes et des biens, la sécurité de la navigation, la sauvegarde du milieu naturel environnant.

La loi ne fournit aucune définition de la notion de danger. Il faut toutefois la distinguer de celle d'entrave prolongée évoquée ci-après.

Le danger au sens de l'article L5141-2-1 du CT devra s'apprécier en fonction de sa gravité, de son intensité et de son immédiateté.

- La **gravité** du danger est fonction du coût humain, économique ou environnemental que représenterait sa réalisation.
- L'**intensité** du danger est fonction de la probabilité de sa réalisation compte tenu des circonstances.
- L'**immédiateté** du danger est fonction de l'échéance prévisible de sa réalisation.

L'état du navire abandonné pourra présenter un danger **grave, intense et imminent** qui dans ce cas justifiera l'intervention d'office de l'autorité administrative compétente de l'Etat ou de l'autorité portuaire alors que l'absence de danger imminent requiert une mise en demeure préalable (article L5141-2-1 du CT, R5141-2 et R5141-3).

Dans le cas d'un abandon ne présentant qu'un danger faible, théorique et à échéance tardive, le danger ne saurait servir de base à l'application de l'article L5141-2-1 du CT, il est plus pertinent dans ce cas de s'appuyer sur la notion « d'entrave prolongée ».

I.4. La situation « *d'entrave prolongée* »

L'entrave prolongée est plus facile à démontrer que le danger : il est en effet souvent évident que par le volume même qu'il occupe, le navire abandonné va constituer une gêne aux activités portuaires ou littorales, laquelle ne saurait être supportée pendant trop longtemps par la collectivité du fait de la défaillance de son propriétaire.

Toutefois, si l'entrave prolongée peut permettre aux autorités compétentes d'enjoindre le propriétaire à agir, voire d'agir à sa place conformément à l'article L5141-2-1 du CT, elle ne permet pas d'agir en urgence, sans mise en demeure préalable, ou de prendre des solutions radicales telles que la destruction que si elle présente un caractère particulièrement grave, intense et immédiat comparable à ce qui est défini ci-dessus pour le danger.

I.5. La localisation du navire

L'article L5141-1 du CT précise que ce régime juridique s'applique à tout engin flottant ou à tout navire abandonné « dans les eaux territoriales, dans les eaux intérieures en aval de la limite transversale de la mer ou dans les limites administratives des ports maritimes ou sur les rivages dépendant du domaine public maritime ou sur le littoral maritime ». Cet aspect est développé au point II.3 relatif aux autorités compétentes en charge de la mise en œuvre des dispositions.

I.6. La définition du navire

Les dispositions légales et réglementaires relatives aux navires et engins flottants abandonnés, ainsi que la présente note, emploient le plus souvent le seul terme 'navire' ; celui-ci ne doit toutefois pas se prendre dans une acception juridique étroite. Le régime des navires abandonnés s'applique à tout engin flottant, comme l'explicite l'article L5141-4 du CT.

II. - La procédure applicable dans le cas d'un navire abandonné présentant des dangers ou une entrave prolongée à l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires

Dans la mesure où un navire répond aux caractéristiques définies par l'article L5141-1 du CT, à savoir qu'il s'agit d'un navire en état de flottabilité, abandonné et présentant un danger ou une entrave prolongée à l'exercice des activités maritimes, littorales ou portuaires, plusieurs possibilités s'offrent compte tenu du danger ou de la gêne présentée par le navire abandonné.

En cas de danger non imminent (ou d'absence d'urgence), l'autorité administrative compétente de l'Etat ou l'autorité portuaire peut procéder à la notification d'une mise en demeure de faire cesser le danger ou l'entrave au propriétaire ou son représentant. En l'absence de réaction du propriétaire ou de son représentant, l'administration peut intervenir à ses frais et risques pour mettre fin au danger ou à l'entrave.

En cas de danger imminent (notamment une situation météorologique exceptionnelle) ou d'urgence pour la sécurité des personnes et des biens, l'autorité administrative compétente de l'Etat ou l'autorité portuaire peut intervenir **d'office,** sans mise en demeure préalable, sans délai, par des mesures permettant de mettre fin au danger ou à l'entrave.

Dans tous les cas, l'autorité administrative compétente de l'Etat peut procéder à la réquisition des personnes et des biens, si cela est nécessaire dans les cas où elle intervient en vue de mettre fin au danger ou à l'entrave.

II.1. La mise en demeure

L'article L5141-2-1 du CT prévoit que le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant peut être mis en demeure de mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée en prenant les mesures prescrites dans cette mise en demeure. La mise en demeure précisera les mesures à prendre ainsi que le délai imparti pour mettre fin au danger. La décision de mise en demeure sera élaborée, signée et notifiée par l'autorité compétente visée aux articles R5141-3 et R5141-4 du CT. Un modèle de lettre type de mise en demeure est joint à la présente note technique (voir annexe I).

Si le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires dans le délai imparti, l'autorité compétente visée aux articles R5141-2, R5141-3 et R5141-7 du CT, c'est à dire la même autorité que celle qui a adressé la mise en demeure, peut intervenir aux frais et risques du propriétaire ou de son représentant. Ainsi, l'autorité compétente pourra se substituer au propriétaire défaillant au terme du délai fixé par la lettre de mise en demeure (sauf dégradation rapide de la situation vers un état d'urgence) pour prendre les mesures appropriées.

II.2. Le choix des mesures prescrites dans la mise en demeure

Le choix des mesures prescrites dans la mise en demeure est fonction de l'état d'abandon du navire et des risques qu'il présente. Ces mesures sont précisées à l'article R5141-2 du CT de manière non exhaustive. Elles peuvent consister par exemple dans le déplacement du navire dans les limites territoriales de compétence de l'autorité effectuant la mise en demeure. En cas de nécessité, il est prévu que les mesures à prendre pourront comporter la destruction du navire, ou encore l'évacuation de la cargaison si elle présente des risques pour l'environnement.

Les mesures prescrites sont justifiées par des raisons tenant notamment à la sécurité de la navigation, la sauvegarde de l'environnement. Ces raisons seront précisées dans la mise en demeure.

II.3. L'autorité compétente pour adresser la mise en demeure et éventuellement agir à la place du propriétaire

La détermination de l'autorité compétente pour adresser la mise en demeure est fonction de la localisation du navire ou de l'engin flottant abandonné (articles R5141-3 et R5141-4 du CT). Les navires ou les engins flottants abandonnés peuvent être situés dans les ports, dans les estuaires, les rades, les baies ou sur les rivages. Il convient de distinguer plusieurs situations.

Dans le cas où le navire ou l'engin flottant abandonné est situé dans un port militaire, la mise en demeure sera adressée par le commandant d'arrondissement maritime. Ce dernier peut déléguer ses pouvoirs de mise en demeure au commandant de la base navale.

Dans le cas de la localisation du navire ou de l'engin flottant abandonné dans un port non militaire, l'autorité compétente sera l'autorité portuaire mentionnée à l'article L5331-5 du CT, soit :

- Dans les grands ports maritimes, le président du directoire ;
- Dans les autres ports maritimes relevant de l'Etat, l'autorité administrative ;

- Dans les ports maritimes de commerce, de pêche ou de plaisance relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, l'exécutif de la collectivité territoriale ou du groupement compétent ;

- Dans le port de Port-Cros, le directeur de l'Etablissement public du parc national de Port-Cros.

Dans le cas où le navire ou l'engin flottant abandonné est situé en dehors des limites administratives d'un port :

- soit le préfet maritime, dans la limite de la zone maritime et à partir de la laisse de basse mer coté large ; dans les estuaires en aval des limites transversales de la mer;
- soit le préfet de département sur le littoral maritime et le rivage jusqu'à la laisse de basse mer.

Pour la mise en œuvre des articles L5141-1 à L5141-7 et R5141-1 à R5141-14 du Code des Transports, le préfet de département s'appuie sur la délégation à la mer et au littoral au sein de la direction départementale des territoires et de la mer.

II.4. Les modalités de notification et de publication de la mise en demeure

Les articles R5141-5 et R5141-6 du CT détaillent les différentes hypothèses et les modalités requises pour mettre en demeure le propriétaire du navire abandonné. Trois cas sont distingués, avec pour certains des sous cas :

- **Cas 1** : Le propriétaire, ou l'armateur, ou l'exploitant, ou leur représentant est connu : la mise en demeure notifiée à l'un d'eux ouvre le délai imparti par l'autorité compétente pour l'exécution des mesures prescrites de la mise en demeure. Le courrier est adressé à l'adresse inscrite au fichier[3]. Le service conserve le courrier en cas de retour. Eventuellement, selon la taille du navire et les circonstances locales, le service fait des recherches et envois complémentaires.
- **Cas 1 bis** : En outre si la personne notifiée, citée ci-dessus, est étrangère, la mise en demeure est notifiée au consul ou, à défaut, à un représentant diplomatique de l'Etat dont elle est ressortissante.
- **Cas 1 ter** : Si en outre le navire est immatriculé dans un autre État que la France et différent de celui de la nationalité de la personne notifiée, citée ci-dessus, la mise en demeure est également adressée au consul ou, à défaut, à un représentant diplomatique de l'État d'immatriculation du navire.

- **Cas 2** : Le propriétaire, ou l'armateur, ou l'exploitant, ou leur représentant est inconnu, la mise en demeure est faite par voie d'affiches ou d'insertions dans la presse doublée éventuellement d'une publication sur un site Internet.
- **Cas 2 bis** : Si en outre le navire est immatriculé dans un autre État que la France, ou porte des marques permettant de le rattacher à cet État la mise en demeure est également adressée au consul ou, à défaut, à un représentant diplomatique de l'Etat d'immatriculation du navire.
- **Cas 3** : Propriétaire et navire inconnus. En l'absence de marques distinctives sur le navire, ou d'autres moyens d'identifier son propriétaire et/ou son État de pavillon, la publicité par voie d'affiches ou d'insertions dans la presse doublée éventuellement d'une publication sur un site Internet est suffisante.

Dans les cas où il est recouru à la publicité par voie d'affiches ou d'insertions dans la presse doublée éventuellement d'une publication sur un site Internet, ces dernières doivent apparaître raisonnablement suffisantes, en fonction des circonstances, pour que le propriétaire du navire puisse être présumé en avoir eu connaissance. Il n'y a pas de durée légale obligatoire. Elle peut être alignée sur celle de la décision de déchéance (entre 1 et 3 mois).

[3] L'article 6 de l'arrêté du 30 novembre 1999 relatif à l'immatriculation des navires de plaisance en eaux maritimes prévoit que le changement d'adresse doit être déclaré sous un mois.

Enfin, si le navire fait l'objet d'une procédure judiciaire, il paraît opportun d'en aviser l'autorité judiciaire ainsi que le gardien judiciaire désigné si le bien fait l'objet d'une saisie.

II.5. L'intervention d'office en cas d'urgence

Une situation d'urgence habilite l'autorité compétente à intervenir d'office sans mise en demeure préalable. L'urgence résulte de l'imminence du danger que constitue l'état d'abandon du navire pour la sécurité des personnes et des biens, pour celle de la navigation, pour la sauvegarde du milieu naturel environnant ou du caractère particulièrement grave de l'entrave à l'exploitation du port qui résulte de l'état d'abandon du navire (article L5141-2-1 du CT et article R5141-7 du CT).

Elle doit être explicitement caractérisée dans tous les actes relatifs à cette intervention.

II.6. La réquisition des biens et des personnes

L'autorité administrative compétente de l'Etat peut procéder à la réquisition des biens et des personnes pour mettre fin au danger que présente le navire. La réquisition peut intervenir dans une situation d'urgence (hypothèse où l'administration doit intervenir d'office) ou en l'absence de situation d'urgence (cas d'une mise en demeure notifiée au propriétaire ou à l'exploitant, et restée sans effet).

L'article R5141-8 du CT réserve aux autorités étatiques (Préfet de département, Préfet Maritime, commandant de l'arrondissement maritime) l'exercice du pouvoir de réquisition des personnes et des biens prévu à l'article L5141-2-1 du CT, dans les limites territoriales de leurs compétences. Les autorités portuaires civiles doivent adresser leurs demandes de réquisition au Préfet de département.

III. <u>La procédure de déchéance des droits de propriété dans le cas d'abandon prolongé</u>

L'article L5141-3 du CT prévoit un régime de mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon du navire sous peine de déchéance de la propriété.

Cette procédure peut être appliquée que les procédures de l'article L5141-2-1 du CT aient été mises en œuvre ou non, dès lors que le navire est en abandon prolongé, et qu'il présente un danger ou qu'il entrave particulièrement les activités maritimes, littorales ou portuaires. Ce volet est centré sur le propriétaire du navire et sur les droits de propriété. Après la déchéance de propriété le navire peut être vendu ou cédé pour démantèlement.

La loi ne précise pas de délai dans lequel la mise en demeure initiant la procédure de déchéance peut être mise en œuvre. En effet, la justification d'une éventuelle décision de déchéance des droits de propriété repose sur le constat de la persistance de l'état d'abandon du navire et l'absence d'autre solution, telle que la saisie exécution judiciaire, permettant d'y mettre fin.

III.1 La mise en demeure, étape préalable au prononcé de la décision de déchéance des droits de propriété

L'autorité administrative compétente de l'Etat visée aux articles R5141-3 et R5141-4 du CT élabore la décision de mise en demeure de faire cesser l'abandon du navire (préfet maritime, préfet de département, commandant d'arrondissement maritime).

La mise en demeure sous peine de déchéance procédera à un rappel des faits, se référera à la notification de la mise en demeure prévue à l'article L5141-2-1 du CT, si celle-ci a eu lieu, et comportera les motifs justifiant le recours à cette procédure. Elle donnera au propriétaire un délai, qui ne peut être inférieur à un mois ni supérieur à trois mois à compter de sa publicité, pour mettre fin à l'état d'abandon de son navire et précisera explicitement qu'en cas de défaillance de sa part, la déchéance de ses droits de propriété sur le navire pourra être prononcée. Un modèle de lettre type de mise en demeure est joint à la présente note (voir annexe IV).

Une fois la mise en demeure signée par l'autorité administrative compétente de l'Etat, celle-ci procède à sa notification. (cf. page 10 pour les ports gérés par les collectivités territoriales)

Les conditions de notification et de publication sont identiques à celles de la mise en demeure prévue à l'article L5141-2-1 du CT (se reporter aux points II.2 à II.4 de la présente note technique). Il convient de veiller au respect des règles de procédure concernant la notification et la publication de la mise en demeure, à défaut duquel la procédure d'adoption de la décision portant déchéance des droits de propriété sur le navire pourrait être considérée par le juge administratif, dans le cadre d'un recours contentieux, comme entachée d'une irrégularité substantielle.

La jurisprudence administrative a ainsi jugé que la notification tardive ou le défaut de notification de la mise en demeure entachait d'irrégularité la procédure d'adoption de la décision de déchéance de propriété, irrégularité susceptible d'entraîner son annulation (sur le retard de la notification, cf. jugement du 7 juillet 1999, tribunal administratif de Saint-Denis de la Réunion, affaire Société Eurex-limited c/ Ministre de l'équipement, des transports et du logement ; sur le défaut de notification, cf. jugement du 5 juillet 2000, tribunal administratif de Saint-Denis de la Réunion, affaire Société Eurex-limited c/ Ministre de l'équipement, des transports et du logement). A l'inverse, le fait, pour le destinataire d'un pli adressé en recommandé, de ne pas le retirer, n'empêche pas de considérer que le courrier a été régulièrement notifié.(Conseil d'État le 24 avril 2012, affaire Ministre de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration).

III.2. La décision de déchéance des droits de propriété

Si dans le délai imparti, le propriétaire s'abstient ou refuse de prendre les mesures destinées à faire cesser l'abandon du navire, la décision de déchéance des droits de propriété est alors prononcée par l'autorité compétente de l'État désignée à l'article R5141-10 du CT à savoir :

1. Le préfet maritime, si le navire se situe dans les limites de la zone de compétence définie à l'article R5141-11 du CT ;
2. Le commandant d'arrondissement maritime, si le navire se trouve dans un port militaire ;
3. Le préfet, si le navire se situe dans les limites de la zone de compétence définie à l'article R5141-11 à savoir : sur le littoral maritime et le rivage jusqu'à la laisse de basse mer et dans toute zone autre qu'un port militaire.

La demande de déchéance des droits de propriété est adressée par l'autorité à l'origine de la mise en demeure (articles R5141-3 du CT) à l'autorité compétente pour prononcer la déchéance (article R5141-10 du CT), si ces deux autorités sont différentes.

L'éventuelle décision de déchéance de propriété devra intervenir dans un délai de deux mois à compter de l'expiration du délai fixé par la mise en demeure (article L5141-3 du CT). Les autorités impliquées dans la procédure devront se coordonner.

Une fois signée par l'autorité compétente, la décision de déchéance des droits de propriété est portée à la connaissance de l'autorité à l'origine de la demande de déchéance si ces deux autorités sont différentes. La déchéance est notifiée au propriétaire, ou publiée selon les mêmes modalités et par les mêmes autorités que pour les mises en demeure.

IV. Après la déchéance de propriété

IV.1. Délais de recours (Article L5141-4 du CT)

Une fois la déchéance de propriété prononcée, l'article L5141-4 du CT impose le respect d'un délai de **2 mois** à compter de sa publicité **avant toute mesure irréversible concernant le navire** (vente ou cession pour démantèlement). Ce délai correspond à celui dont dispose le propriétaire du navire pour formuler un recours contre la décision de déchéance.
Ce délai, qui permet de sécuriser juridiquement la procédure, doit être impérativement respecté.

IV.2. Garde du navire (Article L5141-3 du CT)

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. Elle devra assurer la prise en charge du navire.

IV.3. Vente ou cession pour démantèlement (Article L5141-4 du CT)

La déchéance de propriété du navire abandonné ne transfère pas sa propriété à l'autorité qui a fait la demande de déchéance. Elle est seulement responsable de vendre, faire démanteler ou démanteler ce navire.

Le navire ayant fait l'objet de la procédure de déchéance peut être vendu par l'autorité à l'origine de la demande de déchéance.

Lorsque le navire est manifestement invendable, soit parce qu'il est totalement dépourvu de valeur marchande, soit parce que les frais de vente seraient manifestement disproportionnés au regard de sa valeur vénale, l'autorité à l'origine de la demande de déchéance peut procéder directement à la cession pour démantèlement ou à la destruction de ce navire.

En cas de cession pour démantèlement, l'autorité responsable devra s'assurer que les opérations de déconstruction du navire se dérouleront conformément à la réglementation en vigueur à savoir :

- le Code de l'Environnement,
- le règlement (CE) n° 1013/2006 concernant les transferts de déchets, incorporant les exigences de la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination.

Ou, à compter de leur entrée en vigueur le 1er janvier 2019 :

- le règlement UE n° 1257/2013 sur le recyclage des navires. Ce règlement incorpore les exigences de la Convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. Il se substituera aux dispositions du règlement (CE) n° 1013/2006 pour les navires d'une jauge brute de plus de 500 entrant dans son champ d'application.
- la filière « responsabilité élargie au producteur » en application des articles du code de l'environnement L541-10, L541-10-10.

L'autorité qui a demandé la déchéance peut déposer le navire dans un centre de traitement agréé de la REP plaisance en présentant la décision administrative de déchéance de propriété.

Lorsque qu'un navire se trouve en possession d'une personne privée, les documents permettant le dépôt dans un centre de traitement agréé de la REP plaisance sont : soit une carte de circulation, soit un acte de francisation, soit à défaut tout acte justifiant de la détention légitime (acte notarié ou de succession, titre de propriété, acte de donation, acte de cession, facture…). En l'absence de tels documents, considérant notamment les articles 531 et 2276 du code civil, une déclaration sur l'honneur certifiant la possession du navire déposé pour destruction est remise ; ce document indique l'identité précise du signataire (nom, prénom, date et lieu de naissance, coordonnées, …) et décrit le navire (type de navire, dimension, numéro ou identification s'ils existent, état de conservation, …).

Si l'autorité qui a demandé la déchéance exporte le navire à fin de démantèlement, le pôle national transferts transfrontaliers de déchets de Metz devra être contacté pour cette opération.

Si l'autorité qui a demandé la déchéance envisage de vendre le navire, le recours à un courtier maritime peut le cas échéant, et notamment pour les unités importantes, être de nature à l'assister dans cette démarche.

Par ailleurs, il est important de noter que certaines précautions devraient être prises de manière anticipée afin de favoriser les chances de revente du navire. Dès qu'une situation d'abandon est susceptible de se concrétiser (abandon de l'équipage, organisation de son rapatriement), il convient de :

- récupérer la documentation de bord (documentation technique, cahiers de relevé des hydrocarbures se trouvant à bord, …) auprès de l'équipage et de la conserver ;
- faire informer par l'équipage, avant son départ, le CSN local (et éventuellement les pompiers) sur les éléments essentiels de fonctionnement du navire pour faciliter une éventuelle intervention en cas d'incident après l'abandon ;
- réaliser un document (photos, vidéos) présentant le navire en détails. Ces supports peuvent ensuite être transmis à des acheteurs éventuels qui, dans les faits, se manifestent depuis l'étranger pour faire à nouveau naviguer le navire ou pour son démantèlement. La transmission de ces éléments peut éviter de devoir monter à bord dans des conditions difficiles, le navire étant généralement ultérieurement sans électricité ;
- faire récupérer avant l'abandon le contenu de la pharmacie du bord (stupéfiants), et le faire savoir, et mettre le navire dans un site sécurisé pour éviter un pillage dès les premiers jours par des toxicomanes (ce qui arrive de manière systématique).

IV.4. Aspects financiers de l'opération (Article L5141-4 et L5141-4-1 du CT)

La vente ou la cession pour démantèlement s'effectue sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires (L5141-4 du CT).

Du produit de l'opération viennent en déduction, par ordre de priorité :

1. les créances correspondant aux droits de port non acquittés, les créances correspondant aux frais exposés par l'autorité portuaire ou par l'autorité administrative compétente de l'Etat au titre des mesures d'intervention, y compris de garde et de manœuvre, les créances correspondant aux frais liés à la vente ou à la cession pour démantèlement.

2. les autres créances privilégiées,

3. les créances hypothécaires.

Nota : Pour les navires qui relèvent de la responsabilité financière de l'Etat, l'équilibre financier d'une éventuelle opération de démantèlement doit être évalué après consultation de toutes les parties et administrations concernées (notamment douanières).

La question des hypothèques mérite une attention particulière : si une hypothèque existe sur le navire, l'autorité du pavillon risque de refuser sa radiation lorsqu'elle sera demandée par un acheteur éventuel. Ce sera le cas notamment si le navire est sous pavillon français, car il ne peut être radié tant que subsiste une hypothèque. Il n'existe pas dans le cas de la déchéance de propriété d'un navire abandonné une disposition comparable à celle qui prévoit en cas de vente judiciaire, que "*Sur requête de l'adjudicataire, le juge de l'exécution constate la purge des hypothèques et privilèges pris sur le navire du chef du débiteur et ordonne la radiation des inscriptions correspondantes*." (article R5114-46 du CT). Les créanciers privilégiés et hypothécaire ont par ailleurs un droit de suite qui leur permet de saisir un navire en quelque main qu'il se trouve (dans la limite de deux mois après la vente dans le cas des créanciers privilégiés).

Il peut donc s'avérer nécessaire, pour donner les garanties qu'un acheteur diligent requerrait, d'obtenir un accord amiable des créanciers privilégiés et hypothécaires connus, par lequel ceux-ci s'engagent, en contrepartie d'une répartition convenue du prix de vente, à ne pas faire usage de leur droit de suite envers le navire aux mains de l'acquéreur, et, pour les créanciers hypothécaires, à demander la radiation de l'hypothèque. Cet accord amiable attesterait par ailleurs de la bonne application de l'article L5141-4 du CT.

De manière alternative, l'acheteur a la faculté, pour le cas d'un navire français, de mettre en œuvre la procédure de purge de l'hypothèque, à condition que cela soit fait dans les 15 jours suivant la vente (article 21 du décret n°67-967) ; cette procédure garantit l'acheteur des poursuites du créancier hypothécaire, mais ne donne pas par elle-même droit à obtenir la radiation de l'hypothèque.

Si l'opération est bénéficiaire, le produit en revient à la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance.

Si l'opération est déficitaire, le déficit est supporté par la personne publique qui est à l'origine de la demande de déchéance (**cas général**) mais (**cas particulier)** le déficit est pris en charge par l'État dans le cas où la présence du navire dans le port résulte d'une décision d'une autorité administrative de l'État ou de l'autorité judiciaire de dérouter, d'arraisonner ou, s'il est en difficulté, d'accueillir ce navire. La détention d'un navire au titre du contrôle de l'Etat du port ne compte pas au nombre des décisions de l'Etat qui lui font obligation de supporter un éventuel déficit.

Ainsi l'État peut avoir à financer une opération déficitaire dans deux cas :

- **le cas général** si c'est une autorité de l'État qui est à l'origine de la demande de déchéance de propriété,
- **le cas particulier**, si une autorité de l'État a imposé la présence du navire dans le port.

IV.5. Traitement de la cargaison (Article L5141-5 à L5141-7 et R5141-13 du CT)

En présence d'une cargaison, les ayants-droit disposent d'un délai de trois mois à compter de la notification qui leur est faite, ou s'ils sont inconnus, à compter de la publication ou de la notification aux autorités consulaires, pour la revendiquer ou l'enlever.

À défaut, la cargaison pourra être vendue par le service des domaines.
Dans le cas de marchandises périssables, le chef du service déconcentré des affaires maritimes peut faire procéder à la vente « sans qu'aient été observés les délais prévus ».

Les créances afférentes aux frais exposés pour la conservation et la vente de la cargaison sont garanties par un privilège sur la valeur de la cargaison de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose.

Le produit de la vente est consigné durant cinq ans. Au terme de ce délai, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises à la personne publique pour le compte de laquelle a été prononcée la déchéance.

V. DISPOSITIONS SPECIALES POUR L'OUTRE-MER

Les autorités mentionnées ci-dessus sont celles qui sont compétentes en métropole. Le tableau d'équivalence ci-dessous permet d'établir la correspondance pour l'application de la présente note technique dans les départements et territoires d'outre-mer.

<table>
<tr><th>Autorités compétentes en
Métropole ⟶

Outre-mer ↓</th><th>Préfet de Département</th><th>Préfet Maritime</th><th>Autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 du CT</th><th>Directeur des territoires et de la mer</th></tr>
<tr><td>Guadeloupe</td><td rowspan="8">Préfet de Département</td><td rowspan="11">délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer outre-mer</td><td rowspan="8">Autorité portuaire mentionnée à l'article L. 5331-5 du CT</td><td rowspan="3">directeur de la mer</td></tr>
<tr><td>Guyane</td></tr>
<tr><td>Martinique</td></tr>
<tr><td>Saint-Barthélemy</td></tr>
<tr><td>Saint-Martin</td></tr>
<tr><td>Saint-Pierre-et-Miquelon</td><td>directeur des territoires, de l'alimentation et de la mer</td></tr>
<tr><td>La Réunion</td><td rowspan="2">directeur de la mer sud océan Indien</td></tr>
<tr><td>Mayotte</td></tr>
<tr><td>Nouvelle Calédonie</td><td rowspan="2">Haut commissaire de la République</td><td rowspan="3">L'autorité portuaire</td><td rowspan="2">chef du service des affaires maritimes</td></tr>
<tr><td>Polynésie Française</td></tr>
<tr><td>Wallis-et Futuna</td><td>administrateur supérieur des îles Wallis et Futuna</td><td>chef du service des affaires maritimes, ports, phares et balises</td></tr>
<tr><td>Taaf</td><td>administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises</td><td>chef du service des affaires internationales, de la mer et de l'Antarctique</td></tr>
</table>

Au paragraphe IV 3, les références au code général de la propriété des personnes publiques sont remplacées par les règles ayant le même objet applicables localement.

VI. CONCLUSION

Vous voudrez bien me rendre compte, sous le présent timbre, des éventuelles difficultés rencontrées dans l'application de la présente note technique.

La circulaire du 11 mai 2010 relative à la mise en œuvre de la loi n°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 est abrogée.

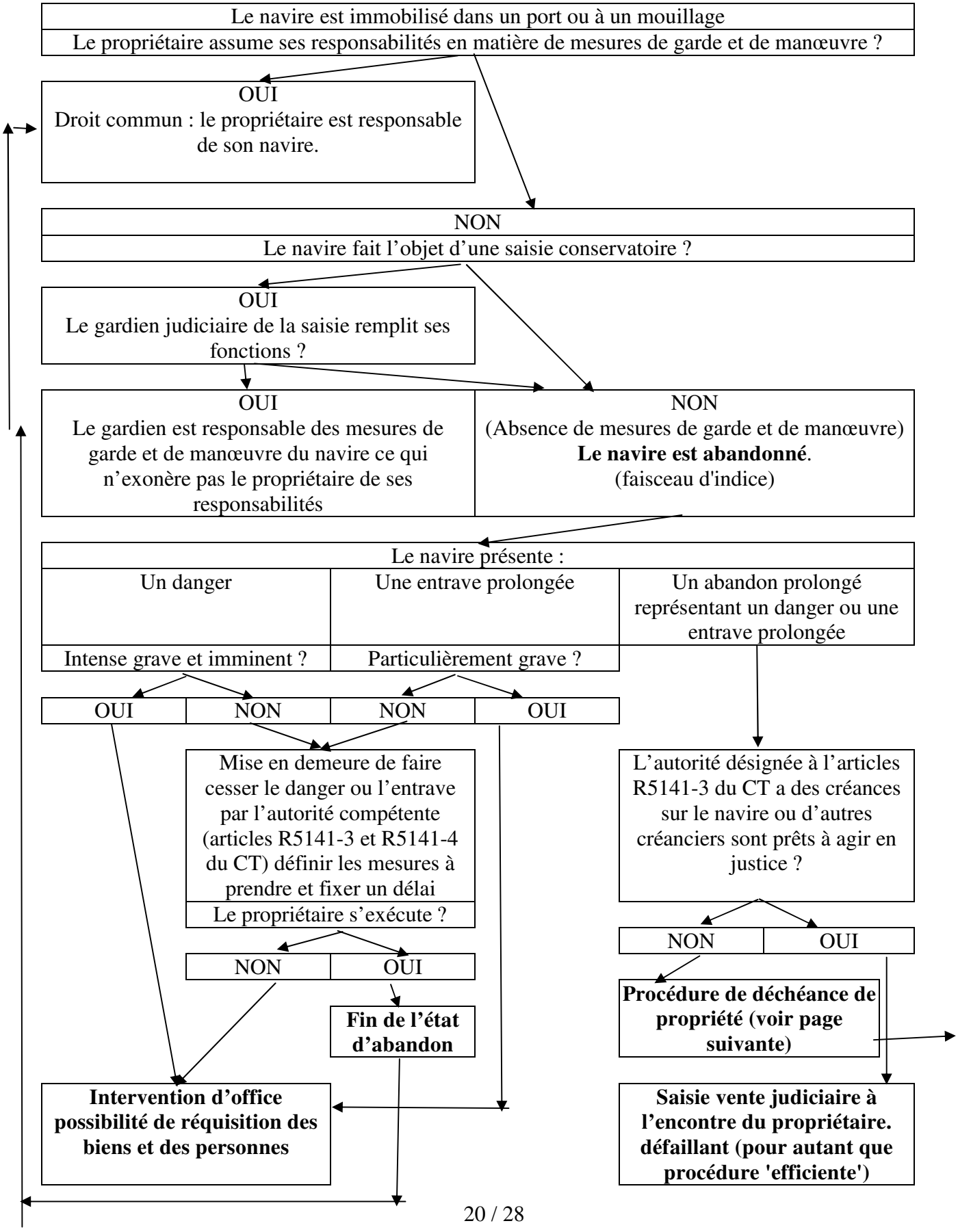
La présente note technique sera publiée au bulletin officiel du ministère des Transports ainsi que sur le site http://circulaire.legifrance.gouv.fr/.

Le 14 décembre 2018

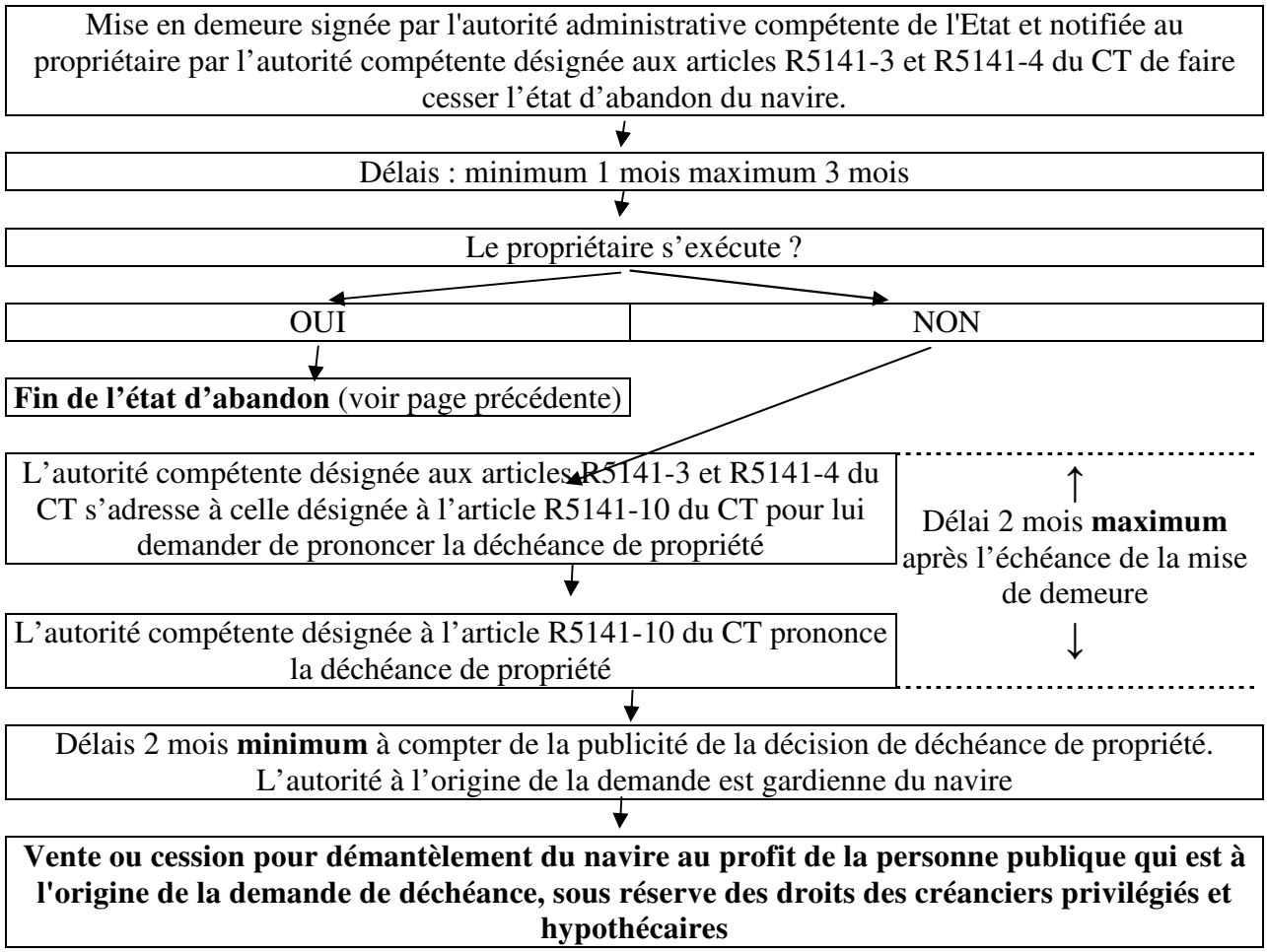
Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer,	Le chef d'Etat-major de la Marine,
Signé	Signé
François POUPARD	Christophe PRAZUCK

ANNEXE I

Traitement des navires ou engins flottants abandonnés



PROCEDURE DE DECHANCE DE PROPRIETE



ANNEXE II :

Navires ou engins flottants abandonnés présentant des dangers articles L5141-1 à L5141-7 et R5141-1 à R5141-14 du Code des Transports relatifs aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés

Lettre type de mise en demeure de mettre fin aux dangers

MISE EN DEMEURE

(Préciser l'auteur de la décision correspondant à l'une des autorités compétentes visée aux articles R5141-3 et R5141-4 du CT – se reporter à la partie III II-3 de la note et à l'annexe III)

Vu Le Code des transports et notamment ses articles L5141-1 L5141-2-1 et R5141-1 à R5141-14 ;

Vu Le procès-verbal de visite …. en date du …. ,

Attendu que le navire (ou l'engin flottant) « XXX » amarré au port de XXX sur le domaine public maritime présente des dangers pour la navigation et l'environnement.

DECIDE

Article 1er :
Qu'il y a lieu d'aviser :
Le propriétaire : Compagnie XXX ou M. XXX
Domicilié : XXXX
XXXX

Que le navire (ou l'engin flottant) : « XXX »
Immatriculé : XXXX

Est amarré au port de XXX, à l'état d'abandon depuis le XX/XX/XXXX.

En conséquence, et sauf urgence habilitant les autorités compétentes sus-citées à prendre, aux frais et risques du propriétaire, toutes mesures de nature à mettre fin aux dangers que présente ce navire (ou cet engin flottant) pour la sécurité de la navigation (ou pour l'environnement), le propriétaire est avisé qu'il dispose d'un délai d' XXX jours ou mois (délai à préciser) à compter de la notification de la présente, pour faire cesser lesdits dangers en procédant à l'enlèvement (ou au déplacement ou autres mesures) de son navire (de son engin flottant).

Article 2 :
La présente mise en demeure sera notifiée à :

Compagnie XXX ou M. XXX

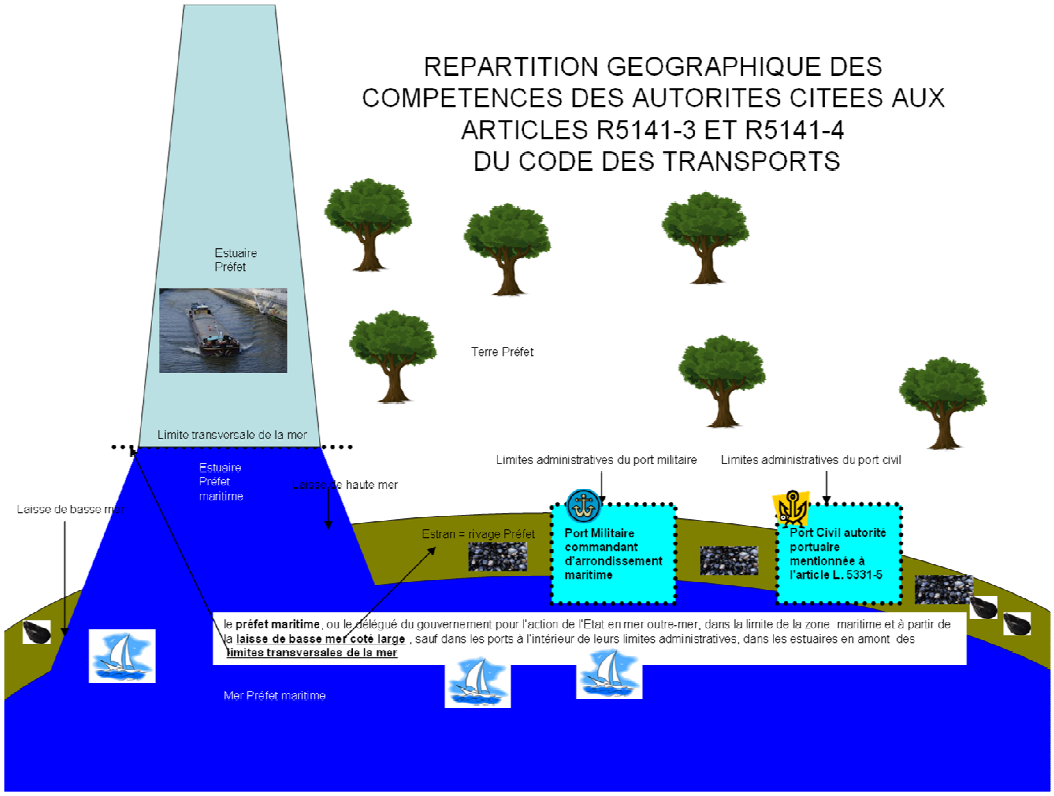
- (éventuellement représentation diplomatique de l'État de pavillon et/ou celle où est domicilié le propriétaire CF point III II 4 de la note I)

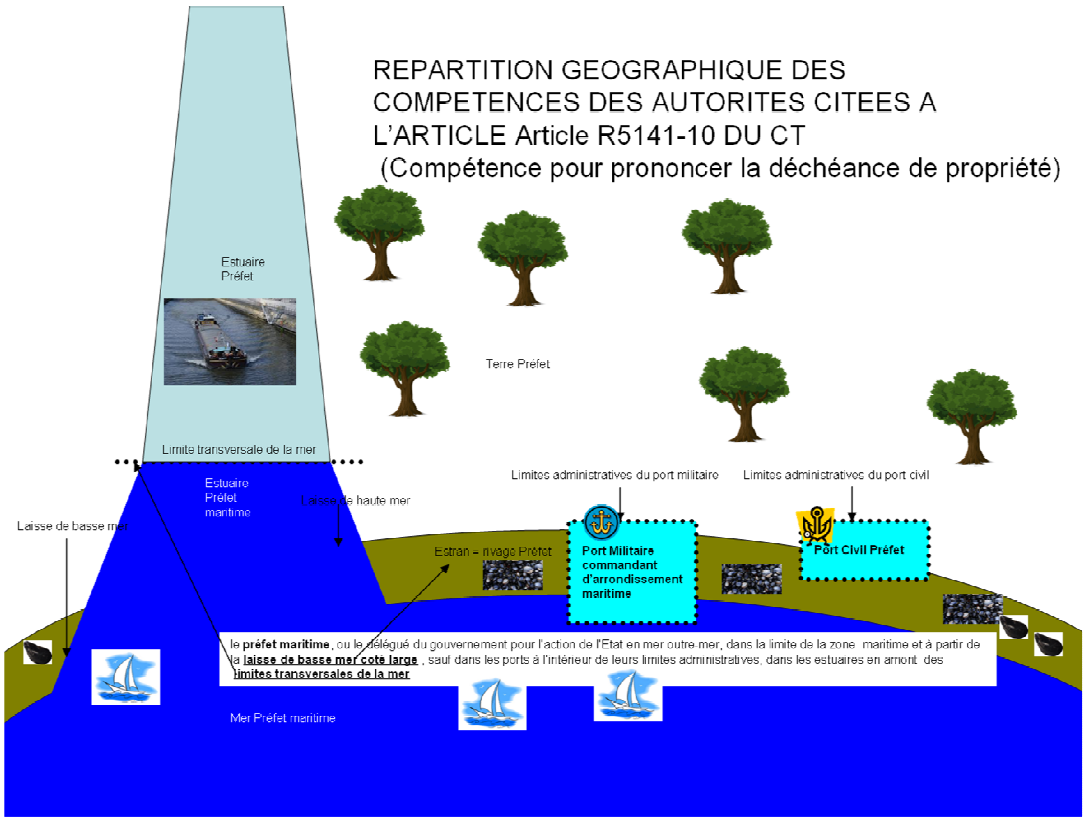
Article 3 :
Le directeur du port ou toute autre autorité compétente sont chargés pour ce qui les concerne de l'exécution de la présente mise en demeure.

Signature

Voies et délais de recours : la présente décision peut faire l'objet d'un recours administratif gracieux devant l'autorité administrative compétente ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision.

ANNEXE III :


REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES
COMPETENCES DES AUTORITES CITEES AUX
ARTICLES R5141-3 ET R5141-4
DU CODE DES TRANSPORTS
Estuaire
Préfet
Terre Préfet
Limite transversale de la mer
Estuaire
Préfet
maritime
Laisse de haute mer
Laisse de basse mer
Limites administratives du port militaire
Limites administratives du port civil
Estran = rivage Préfet
Port Militaire
commandant
d'arrondissement
maritime
Port Civil autorité
portuaire
mentionnée à
l'article L. 5331-5
le préfet maritime, ou le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer outre-mer, dans la limite de la zone maritime et à partir de
la laisse de basse mer côté large , sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives, dans les estuaires en amont des
limites transversales de la mer
Mer Préfet maritime


REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES
COMPETENCES DES AUTORITES CITEES A
L'ARTICLE Article R5141-10 DU CT
(Compétence pour prononcer la déchéance de propriété)
Estuaire
Préfet
Terre Préfet
Limite transversale de la mer
Estuaire
Préfet
maritime
Laisse de haute mer
Laisse de basse mer
Limites administratives du port militaire
Limites administratives du port civil
Estran = rivage Préfet
Port Militaire
commandant
d'arrondissement
maritime
Port Civil Préfet
le préfet maritime, ou le délégué du gouvernement pour l'action de l'Etat en mer outre-mer, dans la limite de la zone maritime et à partir de
la laisse de basse mer côté large , sauf dans les ports à l'intérieur de leurs limites administratives, dans les estuaires en amont des
limites transversales de la mer
Mer Préfet maritime

ANNEXE IV

Navires ou engins flottants abandonnés
articles L5141-1 à L5141-7 et R5141-1 à R5141-14 du Code des Transports relatifs aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés

Lettre type de mise en demeure de faire cesser l'état d'abandon dans lequel se trouve le navire ou l'engin flottant préalable à la décision de déchéance de propriété

MISE EN DEMEURE

(Préciser l'auteur de la décision correspondant à l'une des autorités compétentes visée aux articles R5141-3 et R5141-4 du CT – se reporter à la partie III II-3 de la note et à l'annexe III)
(le préfet du département de X ou le Préfet maritime de X ou le Commandent de l'arrondissement maritime de X)

Vu le code des transports et notamment ses articles L5141-1, L5141-7 et R5141-1 à R5141- 14

Vu le procès-verbal de visite …. en date du …. ,

(Eventuellement) [Vu La décision de mise en demeure de mettre fin aux dangers que présente le navire ou l'engin flottant abandonné, notifiée le XX/XX/XXXX]

Attendu que le navire (ou l'engin flottant) « XXX » amarré au port de XXX sur le domaine public maritime présente des (dangers et/ou une entrave prolongée) pour la navigation et l'environnement et se trouve dans un état d'abandon persistant.

DECIDE

Article 1er :
Qu'il y a lieu d'aviser :
Le propriétaire : Compagnie XXX ou M. XXX
Domicilié : XXXX
XXXX

Que le navire (ou l'engin flottant) désarmé : « XXX »
Immatriculé : XXXX

Est amarré au port de XXX, à l'état d'abandon depuis le XX/XX/XXXX.

En conséquence, et sauf urgence habilitant les autorités compétentes sus-citées à prendre, aux frais et risques du propriétaire, toutes mesures de nature à mettre fin aux dangers que présente ce navire (ou cet engin flottant) pour la sécurité de la navigation (ou pour l'environnement), le propriétaire est avisé qu'il dispose d'un délai de (1 mois minimum, 3 mois maximum) à compter de la notification de la présente, pour faire cesser l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire (ou son engin flottant).

Si l'état d'abandon du navire (ou de l'engin flottant) persiste au-delà du délai d'un mois, le propriétaire est avisé que la déchéance de ses droits de propriété sur le navire (ou l'engin flottant) sera prononcée par (le préfet du (département) ou le Préfet maritime de XXX ou le Commandent de l'arrondissement maritime de XXXX).

Compagnie XXX ou M. XXX
- (éventuellement représentation diplomatique de l'État de pavillon et/ou celle où est domicilié le propriétaire CF point III II 4 de la note)

Article 3 :
Le directeur du port ou toute autre autorité compétente sont chargés pour ce qui les concerne de l'exécution de la présente mise en demeure.

Signature

Voies et délais de recours : la présente décision peut faire l'objet d'un recours administratif gracieux devant l'autorité administrative compétente ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent dans un délai de deux mois à compter de la notification

ANNEXE V

Modèle de décision de déchéance de propriété
DECISION

Le (préfet du (département) ou le Préfet maritime de XXX ou le Commandent de l'arrondissement maritime de XXXX[4]),

Vu le Code des Transports, articles L5141-1 à L5314-11 et R5141-1 à R5141-14 ;

Vu l'état d'abandon dans lequel se trouve le navire « *NOM NAVIRE*° », *immatriculé sous le numéro IMMATRICULATION*, battant pavillon *FS*;

Vu la les mises en demeure *du de AUTORITE METTANT EN DEMEURE MODE DE NOTIFICATION en date du des XX/XX/20XX* de faire cesser l'état d'abandon dans lequel se trouve le navire ;

Vu la requête du XX/XX/20XX, présentée par *AUTORITE DEMANDANT LA DECHEANCE* ainsi que les pièces produites, notamment la copie de la des mises en demeure sus citées;

DECIDE

Article 1er : La les mises en demeure *du de AUTORITE METTANT EN DEMEURE MODE DE NOTIFICATION en date du des XX/XX/20XX* de faire cesser l'état d'abandon dans lequel se trouve le navire « *NOM NAVIRE*° », *immatriculé sous le numéro IMMATRICULATION*, battant pavillon *FS*, adressées à aux PERSONNES OU ORGANISMES NOTIFIES + ADRESSES, étant restées sans effet, son ses propriétaires NOMS DU OU DES PROPRIETAIRES est sont déclarées déchues de ses leurs droits de propriété sur son leur navire « *NOM NAVIRE*° ».

Article 2 : Le la *AUTORITE DEMANDANT LA DECHEANCE* est chargée des mesures ordinaires de publicité et de l'exécution de la présente décision.

Voies de recours :
La présente décision peut faire l'objet d'un recours, dans un délai de deux mois à compter de sa notification, devant le tribunal administratif compétent.

Signature

VARIABLES

[4] Voir article R5141-10 du CT, point III.2.

NOM NAVIRE	
IMMATRICULATION	
FS	
du de AUTORITE METTANT EN DEMEURE MODE DE NOTIFICATION en date du des XX/XX/20XX	
AUTORITE DEMANDANT LA DECHEANCE	