



# MINISTÈRE DE LA MER

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction générale des infrastructures,  
des transports et de la mer**

Paris, le 23 juin 2021

*Direction des affaires maritimes*

Note à

*Sous-direction de la sécurité et  
de la transition écologique des navires  
Bureau de la réglementation et du contrôle de la sécurité des  
navires*

**Messieurs les Directeurs Interrégionaux  
de la Mer (DIRM MED-MEMN-NAMO-SA)**

**Messieurs les Directeurs de la Mer  
(DM Martinique et SOI)**

**Monsieur le Directeur  
du Service des Affaires Maritimes  
(SAM Saint-Pierre et Miquelon)**

**Messieurs les chefs de centre de sécurité  
des navires**

**Nos réf.** : STEN2 n° 3889

**Affaire suivie par** : Sébastien VERDEAU  
sebastien.verdeau@developpement-durable.gouv.fr

**Tél.** : 01 40 81 15 87 - **Fax** : 01 40 81 82 36

**Courriel** : sten2.dam.dgitm@developpement-durable.gouv.fr

## **OBJET : RESPONSABILITE DES ISN SUR LA DÉLIVRANCE DE PERMIS ILLIMITÉS**

**PJ** : Réponse n°2021/185/AJET1 JV du 15 avril 2021 de la direction des affaires juridiques à la question de la DAM relative aux conséquences de la délivrance d'un permis de navigation illimité

Les récentes modifications apportées au décret n°84-810 sur l'année 2020 en application de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), ont fait jour certains questionnements de la part des inspecteurs de la sécurité des navires (ISNPRPM) quant au changement du périmètre de leur intervention à bord des navires.

L'article 135 de la LOM a en effet mis fin à la limitation de durée des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution des navires d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres, à l'exception de ceux délivrés pour les navires à passagers et ceux délivrés par les sociétés de classification habilitées (modification de l'art. L. 5241-4 du code des transports). Cette fin du dispositif de visites périodiques et son basculement vers le mécanisme de visites ciblées, vous ont conduit à solliciter à diverses occasions la sous-direction de la sécurité et de la transition écologique des navires, notamment sur les impacts que ce nouveau régime d'inspection et de certification induirait sur la responsabilité des ISNPRPM au titre de la délivrance de ces titres pour les navires concernés.

Je vous prie de bien vouloir trouver en annexe l'analyse effectuée par le bureau de la direction des affaires juridiques de la mer du ministère, en réponse à la question de cette responsabilité soumise à son appréciation.

La réponse de la direction des affaires juridique permet de répondre sans ambiguïté à la question posée, à savoir que ce nouveau mécanisme d'inspection et de certification n'induit pas de changement dans les dispositions juridiques afférentes portant sur le régime de responsabilité d'un agent dans l'exercice habituel de ses fonctions.

Le sous-directeur de la sécurité et  
de la transition écologique des navires

Marc LEGER

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line with a horizontal stroke across it, and a small loop at the top.

# ANNEXE

MTE/DAJ/AJET1/IV

15/04/2021

n°2021/185

Vous avez saisi le bureau AJET d'une question relative aux conséquences de la délivrance d'un « permis de navigation illimité » sur la responsabilité des inspecteurs de la sécurité des navires.

L'article 135 de la LOM a en effet mis fin à la limitation de durée des titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution des navires d'une longueur de référence inférieure à 24 mètres, à l'exception de ceux délivrés pour les navires à passagers et ceux délivrés par les sociétés de classification habilitées (modification de l'art. L. 5241-4 du code des transports<sup>1</sup>). Les titres de sécurité et certificats de prévention de la pollution étant généralement limités dans le temps en vertu des conventions internationales, cette mesure concerne les seuls titres non couverts par ces instruments, donc principalement le permis de navigation quand sa périodicité arrive à terme.

Les navires seront toujours soumis à une visite de mise en service systématique ou de même nature juridique pour les navires existants et se verront délivrer un permis de navigation, qui ne comportera plus de durée de validité et restera en vigueur jusqu'au changement de propriétaire, de conditions d'exploitation ou jusqu'à la réalisation de travaux de transformation de nature à remettre en cause les conditions ayant amené à sa délivrance.

La fin du dispositif des visites périodiques conduit à s'interroger sur la responsabilité éventuelle des inspecteurs de la sécurité des navires en cas d'accident ou naufrage, notamment lorsque cela est dû à un défaut de conformité du navire.

Il est à préciser à titre liminaire que ce défaut de conformité serait advenu **après** la visite de mise en service du navire, en supposant par exemple un nouvel aménagement par le propriétaire du navire ou un changement de ses conditions d'exploitation, non déclarés ou bien encore un changement de réglementation sans que le propriétaire en ait tenu compte et se soit mis aux normes.

## 1/ Il convient tout d'abord de rappeler les différents cas juridiques de mise en cause de la responsabilité d'un agent de l'État

Dans le cadre d'opération de délivrance de permis de navigation des inspecteurs de la sécurité des navires, leur responsabilité ne pourra être engagée qu'en présence d'une faute.

En plus de la **faute pénale**, et conformément à la jurisprudence Pelletier (*TC, 30 juillet 1873*), il convient de différencier deux autres types de faute : la **faute de service** et la **faute personnelle**.

### **1.1/ La faute de service**

La **faute de service** est la faute commise par un agent dans l'exercice de ses fonctions, c'est-à-dire pendant le service, avec les moyens du service et en dehors de tout intérêt personnel (*TC, 19 octobre 1998*)

Ainsi, les critères de la faute de service dégagés par la jurisprudence sont les suivants :

- Commise pendant le service, et/ou ;
- Commise avec les moyens du service, et/ou ;
- Commise dans la poursuite d'un intérêt professionnel.

La « responsabilité disciplinaire » du fonctionnaire peut être engagée par l'administration, mais pas par un tiers.

Dans le cadre de la délivrance d'un permis de navigation illimité, la responsabilité de l'inspecteur de la sécurité des navires ne sera engagée que s'il est démontré qu'il a manqué à ses obligations professionnelles lors de

<sup>1</sup> Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 135 (V)

cette opération. Si tel était le cas, il ne sera responsable que devant l'administration, et ne ferait face qu'à une sanction disciplinaire.

En revanche, le fonctionnaire bénéficie d'une protection fonctionnelle contre des poursuites civiles qui pourraient être engagées contre lui par un tiers. Il sera alors protégé des éventuelles condamnations civiles prononcées à son encontre. En effet, dès lors qu'il n'existe pas de faute personnelle détachable de l'exercice de ses fonctions, la responsabilité civile du fonctionnaire ne peut être engagée par un tiers pour une faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Dès lors, le passage au caractère « illimité » de la durée de vie du permis de navigation ne semble pas avoir changé la possibilité de mettre en cause l'inspecteur de la sécurité du navire pour une faute de service, qui aurait été commise au moment de la visite de mise en service.

### **1.2/ La faute personnelle**

La faute est qualifiée de « **faute personnelle** » lorsqu'elle est commise en dehors du service, ou encore lorsqu'elle poursuit l'intérêt privé du fonctionnaire ou est caractérisée par une gravité particulière.

Ainsi, les critères de la faute personnelle susceptible d'engager la responsabilité de l'agent sont les suivants :

- Commise en dehors du service, et/ou ;
- Commise dans la poursuite d'un intérêt privé ou avec une intention malveillante, et/ou ;
- Un degré particulier de gravité.

Dans le cadre d'une opération de délivrance de permis de navigation, la responsabilité civile de l'inspecteur de la sécurité des navires ne pourra être engagée que s'il a commis une faute en poursuivant ses intérêts privés, ou si celle-ci est d'une particulière gravité.

En conclusion, le caractère « illimité » du permis de navigation ne semble pas à lui seul être de nature à mettre plus en cause la responsabilité civile de l'inspecteur de la sécurité des navires qu'antérieurement à l'adoption de la LOM.

### **1.3/ La faute pénale**

La **faute pénale** consiste en la commission d'une infraction pénale. Le fonctionnaire peut se rendre coupable d'une infraction pénale de façon intentionnelle ou non :

- Infraction intentionnelle : corruption, prise illégale d'intérêts, ...
- Infraction non intentionnelle : négligence, inattention, ...

L'auteur indirect d'une faute pénale est la personne qui a créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter. En revanche, la responsabilité pénale du fonctionnaire ne pourra être engagée que s'il y a « une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité que [l'auteur] ne pouvait ignorer » (article 121-3 alinéa 4 du code pénal).

Ainsi, l'inspecteur de la sécurité des navires devra faire preuve d'un comportement fautif qui expose autrui à un risque d'une particulière gravité et qu'il ne pouvait ignorer au cours de son opération de délivrance de permis de navigation pour voir sa responsabilité pénale engagée.

Le passage à un permis de navigation « illimité » ne semble donc pas à lui seul être de nature à modifier la possible mise en cause de l'inspecteur de la sécurité des navires au titre de sa responsabilité pénale par rapport à la situation antérieure à l'adoption de la LOM portant sur la délivrance de titres périodiques.

## 2/ Les inspecteurs de la sécurité des navires ne sont pas liés par un comportement fautif du propriétaire du navire

Les inspecteurs de la sécurité des navires sont responsables de la délivrance du permis de navigation après avoir effectué une visite de mise en service ou de qualité équivalente qui permet de vérifier que le navire répond aux normes de sécurité et environnementales instituées par les règles nationales et internationales. Ce qui signifie qu'hormis le cas d'une faute de l'inspecteur au moment de cette délivrance, la circonstance qu'un

accident advienne plusieurs années après cette visite et donc après la délivrance de ce permis de navigation « illimité » devra être recherchée dans d'autres causes engageant la responsabilité du propriétaire du navire.

#### Plusieurs cas peuvent être différenciés :

- Le propriétaire d'un navire ayant obtenu un permis de navigation et qui, quelque temps plus tard, ne met pas son navire en conformité avec une nouvelle réglementation mais subit un accident directement reliable à l'absence de mise aux normes des équipements ne pourra pas engager la responsabilité de l'inspecteur de la sécurité des navires qui lui a délivré le permis de navigation à la mise en service dudit navire puisque ce dernier aura jugé qu'en l'état du droit à l'époque<sup>2</sup>, le navire était conforme à la réglementation

- De la même façon, le non-respect par le propriétaire du navire de l'obligation de solliciter une nouvelle visite de sécurité après changement de propriétaire, changement des conditions d'exploitation ou réalisation de travaux de transformation de nature à remettre en cause les conditions ayant amené à la délivrance du premier permis ne peut mettre en cause l'inspecteur de la sécurité des navires n'ayant pas eu, dans cette configuration, de comportement fautif. La circonstance qui semble pouvoir mettre en cause l'inspecteur de la sécurité des navires est celle où, lors d'un contrôle ciblé tel que nouvellement prévu par le pouvoir réglementaire concernant ces navires bénéficiant d'un permis « illimité »<sup>3</sup>, celui-ci ne détecte pas une non-conformité et ne suspend pas le permis de navigation à l'issue, alors que ces cas de suspension sont réglementairement prévus<sup>4</sup>.

En prenant pour exemple le cas où l'accident du navire cause un dommage à autrui, la loi prévoit cette situation juridique où la mise en danger sera survenue par imprudence ou négligence. Il s'agira d'une responsabilité pénale non intentionnelle qui va sanctionner le comportement imprudent ou négligeant de son auteur. Ainsi, l'article L. 121-3 du code pénal dispose qu'il « *y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait* ». Dans ce cas précis d'un dommage à autrui, l'obligation enfreinte doit nécessairement être une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou par un règlement.

En conclusion, en l'absence de faute commise par l'inspecteur de la sécurité des navires, qui aura délivré de manière régulière le permis de navigation, en tant que le navire qu'il aura inspecté à cette occasion aura présenté toutes les conformités aux titres de sécurité et normes nationales et internationales, il ne semblera pas possible de le mettre en cause pour un accident ou la survenance d'un sinistre.

La nouvelle législation issue de la loi d'orientation des mobilités ne semble donc pas avoir d'impact sur le régime de responsabilité pour faute de l'agent public ni n'étend la responsabilité des inspecteurs de la sécurité des navires sur une durée illimitée.

2 Selon l'article 4 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 « *II. - Le permis de navigation atteste que les vérifications effectuées dans les conditions arrêtées par le ministre chargé de la mer n'ont pas permis de détecter de défaut apparent de nature à empêcher le navire de prendre la mer pour des motifs de sécurité, d'habitabilité du navire, de prévention des risques professionnels maritimes ou de prévention de la pollution* ».

3 4° du III de l'article 4 du décret précité.

4 Article 8.1 du décret précité.