



**HAL**  
open science

# Les aspects juridiques du convoyage des navires de plaisance

Charlotte Lallement, Agnès Royer-Fleury

► **To cite this version:**

Charlotte Lallement, Agnès Royer-Fleury. Les aspects juridiques du convoyage des navires de plaisance. Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2003, 9 (1), pp.1-9. hal-03810338

**HAL Id: hal-03810338**

**<https://hal-nantes-universite.archives-ouvertes.fr/hal-03810338>**

Submitted on 11 Oct 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **LES ASPECTS JURIDIQUES DU CONVOYAGE DES NAVIRES DE PLAISANCE**

Par Agnès ROYER-FLEURY et Charlotte LALLEMENT

D'après la Circulaire du 20 janvier 1993, l'opération de convoyage consiste « à conduire un navire moyennant rétribution entre deux ports ou deux sites par voie maritime, sans transporter, à titre onéreux, ni passagers ni marchandises. ».

Tous les navires peuvent faire l'objet d'un convoyage, mais nous nous limitons à l'étude du convoyage des navires de plaisance.

La navigation de plaisance est caractérisée par l'absence d'un but lucratif, le plaisancier n'étant pas un commerçant.

En revanche, l'activité consistant à convoier un navire de plaisance, objet de la présente étude, revêt un caractère professionnel.

Ayant échappé à toute forme de réglementation jusqu'à la Circulaire de 1993, cette activité de convoyage a engendré nombre d'abus, nuisant tant aux propriétaires qu'aux convoyeurs de navires de plaisance.

Il est alors devenu indispensable d'encadrer juridiquement cette activité.

Désormais le convoyeur et son client prendront le soin de définir clairement leurs obligations réciproques en rédigeant avant le départ un contrat de convoyage, ce que nous étudierons dans un premier temps (I).

En outre, les impératifs de la navigation amèneront souvent le convoyeur à lever un équipage : il lui faut alors procéder à l'armement du navire, ce que nous étudierons dans un second temps (II).

## I – Le contrat de convoyage

Qui sont les parties contractantes ?  
Sur quoi se mettent-elles d'accord ?

### A - Les parties au contrat

Le contrat de convoyage suppose qu'une personne que l'on qualifiera de « client », s'adresse à un convoyeur dans le but de faire déplacer un navire de plaisance d'un port à un autre. Si le milieu de la plaisance et du nautisme regroupe des marins de mer et des marins aux pieds secs, encore convient-il de déterminer précisément qui revêt la qualité juridique de « client » (1), ou de convoyeur (2).

#### 1 - Le client

La pratique révèle deux types de clients qui correspondent d'ailleurs chacun à une formule spécifique de convoyage : le particulier propriétaire de son bateau et la société de location.

#### Le particulier propriétaire de son bateau

Vous l'avez tous reconnu, ou mieux encore, vous vous êtes reconnus ! Heureux plaisancier qui sort son bateau chaque week-end, mais qui voudrait bien naviguer dans d'autres eaux durant les prochaines vacances...N'ayant pas assez de temps disponible pour ce déplacement, il requiert alors les services d'un convoyeur.

Cette option est idéale et permet ainsi au propriétaire de naviguer sur sa propre unité, tout en changeant régulièrement de terrain de jeu ! C'est l'hypothèse du breton qui souhaite prendre des couleurs sous le soleil méditerranéen, ou bien inversement, le marin du sud en mal de marées !

#### La société de location

Dans le cadre d'une politique gouvernementale favorable au développement économique des DOM-TOM, la loi de finances rectificative de 1986, dite Loi Pons<sup>1</sup>, a organisé un système de subventions fiscales, notamment dans le domaine du tourisme<sup>2</sup>.

Ces dispositions sont à l'origine d'un fort engouement de la part des investisseurs pour les activités de charter et de location de voiliers avec ou sans skipper. Ce marché en pleine expansion a ouvert d'importants débouchés aux chantiers français.

Dès lors, le convoyage apparaît comme une alternative au transport de voiliers par cargos. Les avantages sont de deux ordres :

---

<sup>1</sup> Loi n°86-824 du 11 juillet 1986

<sup>2</sup> LALLEMENT (S.), *Le convoyage de navires de plaisance*, mémoire DEA Sciences Juridiques de la Mer, Nantes, 1994, p. 9.

D'une part, le voilier restant dans son élément naturel, sa sécurité semble mieux assurée. De même sont évités tous les risques liés à une manutention parfois difficile.

D'autre part, une telle traversée présente toutes les caractéristiques d'un essai technique poussé, permettant à l'acquéreur du navire d'anticiper les améliorations nécessaires à apporter au voilier avant de l'intégrer dans la flotille locative.

Enfin, remarquons que la qualité de propriétaire n'est pas une condition *sine qua non* de celle de client au convoiement.

## 2 - Le convoyeur

Le convoyeur est la partie au contrat qui s'oblige à prendre en charge le navire afin de le conduire par mer en un port désigné par le client.

Il est intéressant de constater qu'en la matière, la même dichotomie se retrouve entre les notions de personne physique et personne morale.

### Le convoyeur personne physique

Il s'agit d'un marin, travailleur indépendant, inscrit en tant que tel au Registre du Commerce et des Sociétés.

En sa qualité de skipper professionnel, il est titulaire du brevet de patron de plaisance à la voile, plus connu sous le nom de PPV<sup>3</sup>.

Les conditions d'accès à ce diplôme sont fixées par les textes suivants :

- décret n° 90-521 du 27 juin 1990 relatif à la délivrance du brevet et à l'exercice à titre professionnel des fonctions de patron plaisance à la voile ;
- décret n° 93-1342 du 28 décembre 1993, relatif aux conditions d'exercice des fonctions de capitaine et d'officier à bord des navires de commerce et de plaisance ;
- arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions nécessaires pour pouvoir être porté au rôle d'équipage d'un navire français en vue d'y remplir un emploi autre qu'un emploi d'officier.

Sans se noyer dans le détail de cette réglementation fournie, il est toutefois nécessaire d'en retenir les grandes lignes :

Le prétendant doit être majeur et justifier au minimum de 1000 milles<sup>4</sup> de navigation en 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup> catégorie<sup>5</sup>.

Les épreuves théoriques portent sur des domaines aussi diversifiés que :

---

<sup>3</sup> Nombre de PPV délivrés en l'an 2000 : 108 ; les ports qui ont fourni le plus grand nombre d'admis sont : Ajaccio 8 ; Concarneau 7 ; Cherbourg 7 ; Lorient 13 ; Marseille 7 ; Pointe à Pitre 10 ; et Saint-Nazaire 6. Source *Bateaux*, juillet 2001, n°518, p. 96.

<sup>4</sup> Pour mémoire, 1 mille nautique équivaut à

<sup>5</sup> Les catégories correspondent

- le navire et ses éléments constitutifs (techniques, moteur, installations électriques)
- la navigation dans tous ses états (côtière et hauturière, de jour comme de nuit)
- le droit maritime relatif aux événements de mer
- la météorologie et l'hydrologie
- les conditions sanitaires à bord

L'épreuve pratique quant à elle se déroule sur une navigation d'environ 12 h ; elle comprend une phase de nuit, un exercice d'homme à la mer ainsi que des manœuvres de port.

En tant que travailleur indépendant, c'est ce skipper qui signe en son nom le contrat de convoyage. Il est personnellement engagé envers son client en vertu des articles 1101 et suivants du code civil.

Ces skippers professionnels font leur publicité dans la rubrique petites annonces des magazines spécialisés, mais il ne faut surtout pas y voir un gage de sérieux ! Nombreux sont en effet les amateurs par référence au skipper professionnel. Certains peuvent même ne rechercher qu'un voyage rémunéré...alors méfiance ! En général, les « bons skippers » sont connus dans le milieu, ou tout du moins dans la sphère géographique du port d'attache.

### Le convoyeur personne morale

Le propriétaire du navire a la possibilité de contacter une société spécialisée dans l'activité de convoyage. Dans cette hypothèse, le contrat est passé au nom de la société qui endosse la qualité juridique de convoyeur.

Il est bien évident qu'une société de convoyage n'est pas titulaire du PPV à l'instar du skipper professionnel ; que cette société ne va pas voyager avec le navire ! Pour cette raison, elle va confier l'exécution de son obligation contractuelle à un skipper dans le cadre d'un contrat d'engagement, qui sera analysé plus tard.

Au sens de l'article 1165 du code civil, le contrat de convoyage ne va lier que la société qui y est partie, le skipper engagé restant tiers à ce contrat.

Les parties contractantes étant identifiées, il est temps d'étudier le contenu de leurs engagements contractuels.

### B - Le contenu du contrat

## **II - L'engagement de l'équipage**

### **A - La société du bord**

Le convoyage d'un navire demande essentiellement le service d'un équipage expérimenté et apte à limiter les risques inhérents à cette opération. Cet équipage est composé d'un chef de bord et d'un ou plusieurs équipier(s). Certaines règles leur sont communes (1), d'autres en revanche sont propres au chef de bord (2).

#### 1 - Règles communes aux équipiers et au chef de bord

La situation administrative du marin et sa qualification professionnelle sont étudiées dans la circulaire du 20 janvier 1993, relative au convoyage des navires de plaisance. L'équipage du navire convoyé doit être composé de marins professionnels titulaires d'un Livret Professionnel Maritime (LPM) dont l'obtention est soumise à différentes conditions. Il faut notamment être âgé de 16 ans au moins, avoir un titre de formation professionnelle maritime, produire un extrait de casier judiciaire, être en bonne condition physique, etc. Il existe une petite particularité pour le marin qui n'a pas embarqué depuis plus d'un an : il devra de nouveau produire un certificat médical et un extrait de son casier judiciaire.

Il existe également des conditions de nationalité. Les équipiers doivent être Français, ressortissants d'un pays de l'Union Européenne, ou ressortissants d'un Etat ayant conclu avec la France des accords de réciprocité concernant la main d'œuvre maritime (citer des exemples). Le chef de bord et, le cas échéant, le second capitaine, doivent être de nationalité française.

L'équipage minimum pour un convoyage varie de un à trois marins, dont un chef de bord, selon que la période de navigation est inférieure à 12 heures, comprise entre 12 et 24 heures, ou supérieure à 24 heures. Il existe également des assouplissements lorsque le navire à convoyer est équipé d'un pilote automatique : on peut alors supprimer un poste d'équipier.

La Circulaire ne nous en apprend guère plus sur la qualification professionnelle de l'équipier qui, finalement, résulte de la possession de l'un des titres énumérés par l'arrêté du 24 juillet 1991 (JO 15 août 1991, p.10814).

Nous avons plus de précisions quant au chef de bord.

#### 2 - Les règles propres au chef de bord

Celui-ci doit justifier d'une qualification spécifique selon que le convoyage porte sur un navire à voile (a) ou à moteur. Dans ce dernier cas, l'autorité maritime réglemente, outre la qualification professionnelle du chef de bord, celle du chef-mécanicien (b).

##### a - Le convoyage d'un navire à voile

Ce type de convoyage est majoritaire. En conséquence, une importante population de navigants professionnels à la voile s'est développée, échappant au champ d'application des textes relatifs à la

qualification professionnelle des marins de marine marchande, embarqués quant à eux sur des navires à moteur.

Le Décret n°90-521 du 27 juin 1990 (JO 29.06.90) instaure le brevet de patron à la plaisance voile, dont l'obtention est nécessaire pour participer à une opération de convoyage. Cette exigence concerne les navires de plaisance à voile d'une longueur inférieure ou égale à 25 mètres, et les navires à voile de toute longueur transportant moins de trente personnes. La quasi-totalité des navigants professionnels de la plaisance sont donc concernés par cette réglementation.

C'est le directeur régional des Affaires Maritimes qui délivre ce brevet à l'issue d'un examen, dont les modalités sont prévues par un arrêté en date du 27 juin 1990 (JO 29.06.90). Il s'agit d'un diplôme de haut niveau, essentiellement brigué par des marins expérimentés et pouvant être accordé par équivalence aux personnes justifiant d'une qualification professionnelle maritime et d'une expérience de navigation de plaisance.

Toutefois, les professionnels de la plaisance émettent un avis réservé quant à l'utilité de ce brevet. En effet, le monde de la plaisance connaît des difficultés économiques incitant les employeurs à recruter un personnel non qualifié, en violation de la réglementation, afin de diminuer le poids des charges sociales.

Fin 1992, le Président de l'Association des Patrons à la Plaisance Voile estimait à 90% la proportion de travail clandestin dans le domaine du convoyage (Le Marin, 4 décembre 1992). Ce chiffre, qui peut difficilement être vérifié, traduit bien l'inadéquation de la réglementation en vigueur aux spécificités de la plaisance professionnelle.

Comme nous l'avons déjà évoqué, la qualification du chef de bord du convoyage d'un navire à moteur est quelque peu différente de celle concernant le convoyage d'un navire à voile (b).

#### b - Le convoyage d'un navire à moteur

A ce jour, il n'existe pas de brevet de patron à la plaisance moteur. L'Administration exige donc que le chef de bord effectuant le convoyage d'un navire à moteur possède la qualification requise pour commander les navires marchands.

Les titres permettant d'exercer le commandement à bord de ces navires sont définis par le Décret n°85-380 du 27 mars 1985 en fonction du tonnage du navire :

- pour un navire de moins de 25 TJB, il faut être titulaire du certificat de capacité, délivré sur examen par le directeur régional des Affaires Maritimes, après 18 mois de navigation préalable,
- pour un navire dont la JB est comprise entre 25 et 1.600 tonneaux, il faut un brevet de capitaine côtier,
- pour un navire de plus de 1.600 TJB (hypothèse d'école!), il faut justifier de la qualification de capitaine de 1re classe ou de 2e classe de la navigation maritime.

L'autorité maritime régleme également la qualification professionnelle du chef mécanicien. Celui-ci doit être titulaire des brevets prévus par le décret n°85-381 du 27 mars 1985. Les brevets exigés à ce titre sont :

- le permis de conduire les moteurs marins pour les unités dont le moteur développe une puissance inférieure à 110 kW (soit 153 chevaux),
- le brevet d'officier mécanicien de 3e classe dans tous les autres cas.

La possession du titre correspondant à la puissance du moteur est requise du chef de bord lorsque l'équipage ne comprend pas de mécanicien, ce qui est le cas le plus fréquent en matière de convoyage.

Une fois ces exigences réglementaires remplies par les membres de l'équipage, c'est au tour du convoyeur de respecter un certain nombre d'obligations (B).

## B - Le convoyeur

Le navire convoyé est doté d'un équipage restreint, d'un à trois marins, mais la réglementation pose le principe intangible de la subordination au droit social maritime des relations de travail instituées entre le convoyeur et les membres de l'équipage.

A ce titre, le convoyeur a des obligations tant au niveau de l'embarquement de l'équipage (1), qu'au niveau armatorial, comme tout employeur de main d'œuvre maritime (2).

### 1 - L'embarquement de l'équipage

L'embarquement de l'équipage implique notamment l'existence de contrats d'engagement maritime (a), ainsi que la constitution d'un rôle d'équipage (b). Nous nous arrêterons également sur la question de la protection sociale des marins (c).

#### a - Le contrat d'engagement maritime

Le droit social maritime impose au convoyeur d'être lié à ses marins par un contrat d'engagement maritime.

Depuis la circulaire du 20 janvier 1993, le convoyeur a l'obligation de conclure un contrat d'engagement maritime avec chacun des membres de l'équipage (paragraphe III-C-1). Le convoyeur est désormais un armateur au sens de l'article 2 du Code du travail maritime, qui dispose :

*Est considéré comme armateur[...] tout particulier, toute société, tout service public, pour le compte desquels un navire est armé.*

Le convoyeur procède donc à ce titre à l'embauche de marins professionnels, lesquels bénéficient de contrats d'engagement soumis en toutes leurs dispositions au droit social maritime. Le contrat doit ainsi être passé par écrit, annexé au rôle d'équipage et visé par le chef du quartier des Affaires Maritimes dans le ressort duquel le rôle est ouvert. Le convoyeur a le choix d'engager les marins pour une durée déterminée, une durée indéterminée, ou au voyage.

Le contrat d'engagement à durée indéterminée n'est pas courant parmi les professionnels de la plaisance : le caractère saisonnier de l'activité de convoyage rend quasiment inconcevable l'embauche définitive du marin pour une durée illimitée.

Le contrat d'engagement à durée déterminée s'impose en cas de navigation côtière sur une petite distance. Le convoyage ne dure alors que quelques jours, et il est aisé d'y fixer un terme précis. Toutefois, il est fréquent en pratique qu'un équipage convoyant un navire outre-Atlantique soit engagé pour une durée déterminée d'un mois, et ce même si la traversée effective est généralement accomplie sous un délai inférieur. Cette détermination forfaitaire de la durée d'embauche permet au convoyeur de proposer au client un coût salarial non susceptible de variations. Juridiquement discutable (le contrat



d'engagement couvrant les membres de l'équipage pour une période postérieure de quelques jours à leur débarquement effectif), cette solution est dictée par des impératifs économiques.

Le contrat d'engagement au voyage est très simple : le contrat prend effet au départ du navire, et s'achève lors de son arrivée au port de destination. L'inconvénient de cet engagement réside dans le fait qu'il est très souvent impossible pour le convoyeur de calculer la durée prévisible du voyage. En effet, il ne faut pas oublier que le navire convoyé est un navire de plaisance, soumis aux aléas météorologiques, et dont le comportement en mer et les performances sont généralement ignorées du convoyeur. Par conséquent, la durée de la période d'embauche est tout aussi incertaine que la durée de la traversée : le coût social de ce convoyage est donc impossible à appréhender avant le départ... Le coût social de l'armement étant une composante du coût de la prestation de convoyage facturée au client, le convoyeur risque une diminution voire une disparition de sa marge bénéficiaire. Le contrat d'engagement au voyage n'est que rarement mis en œuvre dans le domaine du convoyage.

L'embarquement, à bord du navire convoyé, de marins professionnels, doit donner lieu à l'établissement d'un rôle d'équipage spécifique.

#### b - Le rôle d'équipage

C'est la liste des personnes embarquées, délivré en application de la Loi du 1er avril 1942 relative aux titres de navigation maritime (JO 4 avril 1942).

Le rôle d'équipage est en principe dressé pour chaque expédition maritime : un rôle par navire et par voyage, ouvert depuis le départ jusqu'à l'arrivée au port de destination. L'activité de convoyage nécessite l'ouverture de rôles portant sur des navires sans cesse différents : cette particularité a amené l'autorité maritime à envisager un système analogue à celui des rôles armés au commerce ou à la pêche. En effet, dans ces domaines, la plupart des rôles armés sont des documents annuels, sur lesquels les embarquements et débarquements sont notés au fur et à mesure. L'administration admet même, dans certains cas, la délivrance de rôles collectifs aux entreprises exploitant une flottille de plusieurs navires.

Toutefois, le rôle collectif présente une difficulté. En effet, l'ENIM bénéficie au titre de la garantie des paiements des charges sociales afférentes au rôle ouvert, d'un privilège sur le navire au nom duquel est dressé le rôle d'équipage. En cas de rôle collectif, le convoyeur doit fournir une caution bancaire à l'ENIM afin de couvrir le risque de non paiement des cotisations. Cette solution est donc d'un coût économique prohibitif pour le convoyeur.

Il faut également savoir que l'administration des Affaires Maritimes est fondée à refuser l'ouverture du rôle si l'équipage composé par le convoyeur ne répond pas aux règles posées par la circulaire du 20 janvier 1993.

Enfin, tout convoyeur qui navigue sans rôle d'équipage à bord encourt l'amende prévue pour les contraventions de cinquième catégorie, soit 10.000 Francs (1.500 €) au plus (Décret n°60-799, 2 août 1960, art.2).

#### c - La protection sociale des marins

La circulaire du 20 janvier 1993 vise à doter tout marin accomplissant un voyage d'une couverture sociale : dans ce but, elle exige l'affiliation de chaque membre de l'équipage au régime spécial de protection sociale des marins géré par l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM).

L'affiliation à l'ENIM des membres de l'équipage du navire convoyé implique le paiement de contributions sociales et de cotisations salariales à la Caisse Générale de Prévoyance ainsi qu'à la Caisse de Retraite des marins.

Les taux applicables aux marins embarqués à bord de navires de plaisance s'établissent comme suit :

Caisse de prévoyance		Caisse de retraite		Caisse de prévoyance		Caisse de retraite		Caisse de prévoyance		Caisse de retraite	
Ensemble	Marin	Armateur	Marin	Armateur	Marin	Armateur	Total	Navire	>25	<25	
m	10,85%	19,30%	7,30%	16,35%	18,15%	35,65%	53,80%	Navire	>25	<25	
m	10,85%	19,30%	7,30%	15,75%	18,15%	35,05%	53,20%				

A titre d'exemple, le voyage d'un navire de moins de 25 mètres donnera lieu à la perception par l'ENIM de contributions et cotisations représentant 53,20% du salaire forfaitaire de l'équipage, dont 35,05% à la seule charge du convoyeur.

Ce type de chiffre a amené les professionnels du voyage à conclure que la France a aujourd'hui "le marin à la plaisance le plus cher du monde" (Y. GAUBERT, Le coût du marin au voyage, Le Marin, 4 février 1994, p.30).

Comme nous l'avons déjà évoqué, l'ENIM bénéficie d'un privilège portant sur le navire, le fret et certains de leurs accessoires, pour le recouvrement de ses cotisations. Cette solution n'est pas satisfaisante lorsque l'ENIM a pour débiteur une entreprise de voyage, qui n'est pas propriétaire des navires qu'elle arme et dont le patrimoine propre est souvent des plus réduits.

La contrainte de la fourniture par le convoyeur d'une caution bancaire ou d'un dépôt de garantie correspondant au montant des cotisations à acquitter reste lourde.

Voici encore une illustration de l'inadéquation à la plaisance professionnelle des règles initialement conçues pour les marins à la pêche ou au commerce.

En plus de ses obligations relatives à l'embarquement de l'équipage, le convoyeur doit remplir certaines obligations armatoriales (2).

## 2 - Les obligations armatoriales du convoyeur

Le convoyeur a, vis-à-vis des membres de l'équipage du navire à convoyé, des obligations financières (a) et des obligations sanitaires (b).

### a - Les obligations financières du convoyeur de navires de plaisance

La principale obligation du convoyeur est le paiement des salaires dus aux membres de l'équipage, sous la forme de salaire au mois ou de salaire au voyage.

Dans le cas du salaire au voyage, le marin touche une rémunération forfaitaire pour accomplir un voyage défini. Mais il a été démontré que le caractère imprévisible de la durée d'une opération de voyage diminuait considérablement la viabilité économique de l'armement au voyage.

Nous en concluons donc que le type de rémunération le plus répandu en matière de voyage est le salaire au mois. Dans ce cas, l'équipage est rémunéré sur une base mensuelle, en proportion du temps de navigation effectué.

En-dehors des salaires proprement dits, le convoyeur doit nourrir l'équipage pendant la période de navigation (art. 72 CTM), et assurer le rapatriement du marin débarqué hors d'un port métropolitain en fin de contrat, en prenant en charge les frais de transport, nourriture et logement exposés à cette occasion (art. 87 et 88 CTM).

Ces différents postes de dépense viennent alourdir dans des proportions considérables le coût social de l'opération de convoyage...

De plus, le convoyeur est également tenu de protéger le marin malade ou blessé au service du navire (b).

#### b - Les obligations "de couverture sociale" du convoyeur

Selon un principe général du droit social maritime, le marin malade ou blessé au service du navire est alors payé de ses salaires et soigné aux frais du navire (art. 79 CTM), et ce jusqu'à sa guérison, consolidation ou état chronique, pour une durée maximale d'un mois à compter du débarquement. Si le marin est débarqué hors de France, ce délai peut-être prolongé jusqu'à son rapatriement effectif.

Cette obligation faite au convoyeur est lourde de conséquences. En effet, en cas de convoyage sur une courte distance la durée de navigation peut-être limitée à quelques jours. Si l'un des membres d'équipage est blessé au cours de l'expédition maritime, le convoyeur peut être amené à prendre en charge les soins et salaires pour une période bien plus longue que la durée initiale du contrat d'engagement souscrit par le marin.

C'est la raison pour laquelle la circulaire du 20 janvier 1993 précise que le convoyeur est habilité à s'assurer contre ce risque spécifique.

La jurisprudence a par ailleurs envisagé le cas où l'accident survient lors d'une escale du navire : dans ce cas, il convient de s'attacher aux motifs de la descente à terre du marin (Soc. 31 mai 1961, DMF 1961, p.523). Si celle-ci est liée au service du navire, l'armateur supporte les charges afférentes à l'accident survenu à terre, dans le cas contraire la prise en charge en incombe à l'ENIM.

La législation et la jurisprudence assimilent aux accidents professionnels les accidents de trajet survenus pendant que le marin se rendait de son domicile à son lieu d'embarquement et inversement, dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel ou indépendant de l'exercice de l'emploi (Décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins, art. 9).

UNE nouvelle fois cette règle est lourde de conséquences pour le convoyeur, les membres de l'équipage étant parfois débarqués en un lieu fort éloigné de leur domicile, augmentant ainsi le risque d'accident de trajet.