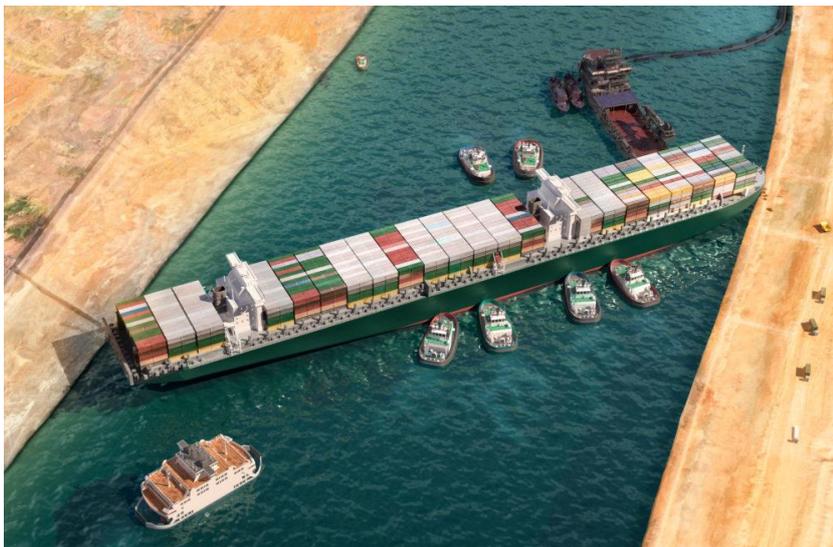


MEMOIRE DE RECHERCHE : L'AVARIE COMMUNE



Sous la direction de Mr le
Professeur Cyril Bloch

Ilana Besse Bozzi
Master 2 Droit et Management
des activités maritimes
Année 2021/2022

Remerciements

Je tiens en premier lieu à adresser mes sincères remerciements à tous mes Professeurs pour la qualité de leurs enseignements apportés tout au long de cette année universitaire.

Je tiens à remercier tout particulièrement Monsieur Cyril Bloch pour avoir accepté la direction de ce rapport de recherche, ainsi que Monsieur Christophe Thelcide pour ses enseignements et ses explications apportées tout au long de l'année qui m'ont été d'une aide précieuse dans la rédaction de ce rapport.

Enfin, j'adresse mes remerciements à toutes les personnes ayant contribué, directement ou indirectement à l'élaboration de ce rapport, en particulier Maître Laurianne Ribes ainsi que Maître Ingrid Bourbonnais, qui m'ont dirigée lors de mon stage au sein du cabinet Stream Law.

Liste des abréviations

- AFDM : Association Française de Droit Maritime
- AIDE : Association Internationale des Dispatcheurs Européens
- Ass.plén. : Assemblée Plénière
- BT : Bulletin des transports et de la logistique
- CA : Cour d'appel
- Cass. : Cour de cassation
- C.civ. : Code civil
- C.com. : Code de commerce
- Civ. : Chambre civile
- Com. : Chambre commerciale
- CMI : Comité Maritime International
- CMR : Convention relative au contrat de transport internationale de marchandises par routes
- CNUDCI : Commission des Nations Unies pour le Droit du Commerce International
- DMF : Droit Maritime Français
- ENMM : Ecole nationale de la Marine Marchande de Marseille
- IMTM : Institut Méditerranéen des Transports Maritimes
- IUMI : International Union of Marine Insurance
- T.com. : Tribunal de commerce

Sommaire

INTRODUCTION _____	4
<i>PARTIE I : LA RAISON D'ÊTRE D'UNE INSTITUTION ANCESTRALE</i> _____	8
Chapitre 1^{er} : L'évolution de l'avarie commune à travers les époques _____	8
Section 1 : Une institution née avec le droit maritime qui a traversé les époques _____	8
Section 2 : Les fondements juridiques actuels de l'avarie commune _____	18
Chapitre 2nd : La remise en question quant à l'existence de l'avarie commune _____	26
Section 1 : Une pratique jugée discutable par beaucoup _____	26
Section 2 : La question d'une suppression souvent envisagée _____	31
<i>PARTIE 2 : la multiplicité des étapes d'une procédure complexe</i> _____	35
Chapitre 1 : L'étape primordiale de la déclaration en avarie commune _____	35
Section 1 : Les conditions de déclaration en avarie commune _____	35
Section 2 : Le classement en avarie commune _____	45
Chapitre 2 : La contribution en avarie commune _____	53
Section 1 : Le rôle du dispacheur _____	54
Section 2 : L'établissement de la masse débitrice et de la masse créancière _____	57
Chapitre 3 : Le règlement de l'avarie commune _____	65
Section 1 : La répartition obligatoire _____	65
Section 2 : L'intervention des assureurs _____	70
Conclusion _____	73

INTRODUCTION

La mer est un milieu hostile, qui n'est pas naturel à l'homme. Assurément, une expédition maritime comporte un certain nombre de périls et de risques. Le droit maritime existe pour cette raison et de nombreuses règles ont été édictées dans le but de règlementer et de prévenir les nombreux litiges pouvant naître au cours d'une aventure maritime.

Les principaux dommages pouvant apparaître au cours d'une expédition maritime sont les dommages aux navires, les dommages à la marchandise transportée, et finalement les dommages subis par le personnel à bord.

Ces dommages sont, dans le cadre du droit maritime, appelés des *avaries*. Cette notion a un sens très général en droit maritime. Le Doyen Rodière ainsi qu'Emmanuel du Pontavice définissent précisément les avaries comme « tous les dommages et toutes les pertes pouvant survenir au cours d'une expédition maritime, aussi bien la perte totale que le dommage matériel subi par le navire ou par la marchandise. Le terme avarie inclut toutes les dépenses à caractère exceptionnel ou anormal dans le but de sauver une expédition maritime ». En droit maritime, les avaries sont communes ou particulières.

Il existe des situations dans lesquelles le capitaine d'un navire, qui est le représentant des intérêts divers engagés dans l'expédition, devra prendre des décisions téméraires, face à un danger, dans le but de *sauver l'expédition maritime* et éviter une perte totale ou, du moins, plus importante du navire et de la cargaison transportée. On parlera alors d'avaries communes. L'avarie commune c'est un sacrifice consenti face à un risque de mer ou un évènement qui menace fortement l'aventure maritime. On retrouvera d'un côté les avaries-dommages qui sont, comme leur nom l'indique, un dommage causé volontairement au navire ou à la cargaison (jet à la mer, forçage des voiles, etc), et d'un autre côté, les avaries-frais qui quant à elles, sont des dépenses exceptionnelles consenties (frais d'assistance, frais de relâche, etc).

La définition légale de l'avarie commune est la suivante : « tout sacrifice en nature ou en argent fait délibérément et volontairement par le capitaine pour faire face à un risque de

mer ou à un évènement exceptionnel mettant l'expédition en danger, pour assurer la sécurité commune du navire et de la cargaison et permettre la poursuite du voyage qui doit être supportée à la fois par les propriétaires du navire et de la cargaison, proportionnellement à la valeur respective de ces biens ».

Les avaries communes s'opposent aux avaries particulières, en ce qu'elles impliquent une contribution de toutes les personnes intéressées à l'expédition maritime, qu'il s'agisse des armateurs ou des chargeurs. En effet, le principe fondamental de l'avarie commune réside dans la considération que le sacrifice consenti profite à tous. On considère véritablement qu'il existe une association d'intérêts entre tous ceux qui participent à l'expédition et on emploiera ici l'expression de « salut commun ». Elle contraint navire et cargaison à participer à une dépense faite dans l'intérêt de tous. Le sacrifice consenti par le capitaine devra obligatoirement être supporté par chacun des participants (propriétaires du navire et de la marchandise) proportionnellement à la valeur respective de leurs biens.

Les avaries particulières, au contraire, ne sont souffertes que par le propriétaire de la chose, sur la base du principe dit de *res perit domino*. Elles ne seront alors naturellement supportées que par le propriétaire du navire ou de la marchandise endommagée, et lui seul. Sont considérées comme avaries particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avarie commune. De ce fait, la distinction qui existe entre les avaries communes et les avaries particulières ne repose pas sur une différence de nature mais bel et bien sur une différence au niveau des modalités de réparation.

L'institution de l'avarie commune est extrêmement dérogatoire du droit commun et ne concerne strictement que le droit maritime. On ne la retrouve ni dans le droit fluvial, ni dans le droit des transports terrestres en général, et encore moins dans le droit aérien.

La dénomination d'avarie commune ne doit par ailleurs pas être entendue *stricto sensu*. Factuellement, ce n'est pas l'avarie en elle-même qui est commune, mais plutôt la contribution de tous ses participants. Cette contribution de la part de tous tire son existence d'un principe d'équité. En effet, il est considéré que chaque personne qui aura profité de ce sacrifice, et dont les intérêts auront été sauvegardés, devra y répondre. Son existence réside dans « une communion d'intérêts exposés à un péril commun ». On considère effectivement qu'il existe une association d'intérêts entre l'armateur et le

chargeur. Cette association se forme à partir du moment où les marchandises sont chargées et naît de l'union d'intérêts qui existe en fait au sein de la communauté face au péril de la mer.

Cette méthode permet d'éviter bon nombre de conflits d'intérêt, notamment des revendications des propriétaires de marchandises endommagées qui auraient préféré que le capitaine trouve une autre alternative. Ici, le sacrifice qui profite à tous sera supporté par tous, et même par ceux dont les marchandises n'ont pas forcément été sacrifiées. Ces participants à l'expédition maritime sont en principe le propriétaire du navire, du fret et de la marchandise. La contribution de chacun est établie à la fin de l'aventure maritime par le biais de ce qu'on appelle un règlement d'avarie commune, ou une dispache. Ce règlement est établi par un *expert-répartiteur*, également appelé *dispacheur*. Il sera chargé de répartir entre chacun la perte subie et la dépense faite.

L'institution de l'avarie commune est aujourd'hui régie par la loi française, et notamment la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer, mais également par le droit international au travers des Règles d'York et d'Anvers, qui constituent en quelque sorte le Code international des usages pratiqués dans ce domaine. La complexité que l'institution représente nécessite une réglementation détaillée, que ce soit sur des questions de fond (notamment les différentes conditions à remplir pour déclarer l'avarie commune) ou sur des questions de procédure (les différentes règles à respecter au cours et à la fin du voyage).

L'institution peut toutefois occasionner des litiges, elle est très critiquée par bon nombre de détracteurs. Effectivement, en plus d'autoriser des dépenses extrêmement coûteuses, beaucoup dénoncent une possibilité d'abus de la part des capitaines. Il s'agit malgré tout d'une pratique indispensable. En effet, elle est, sans nul doute, l'une des plus anciennes institutions que le droit maritime ait connues. Le Doyen Rodière a d'ailleurs énoncé que « *de toutes les institutions spécifiques du Droit maritime, appelées peut-être à disparaître, la dernière sera celle des avaries communes* ». Il considère précisément que cette institution est née de la navigation maritime et ne pourra disparaître qu'avec elle.

S'il est vrai que jusqu'alors, certains capitaines ont, dans la pratique, abusé de l'institution de l'avarie commune et ont eu tendance à la déclarer un peu trop facilement, les règles qui la régissent ont fait l'objet de maintes révisions tendant à empêcher ces débordements.

Il s'agit dès lors d'une institution ancestrale dont la continuité de l'existence trouve sa justification au travers de nombreux principes (partie 1). Sa complexité, néanmoins, implique la nécessité d'une procédure complexe et fastidieuse (partie 2).

PARTIE I : LA RAISON D'ÊTRE D'UNE INSTITUTION ANCESTRALE

L'avarie commune est, comme nous venons de l'indiquer, une institution séculaire. On estime qu'elle est née avec le droit maritime et de nombreux auteurs s'accordent à dire qu'elle mourra avec la matière. Bien entendu, elle a traversé les époques en évoluant constamment afin de toujours s'adapter au mieux à la pratique (Chapitre 1^{er}). Ces développements de la pratique de l'avarie commune n'ont, pour autant, pas empêché que son existence ait fait l'objet de vives critiques et que sa suppression ait été maintes fois envisagée (Chapitre 2nd).

Chapitre 1^{er} : L'évolution de l'avarie commune à travers les époques

L'avarie commune est née de l'antiquité et continue aujourd'hui de subsister. Il paraît logique que celle-ci, dans la pratique, ait fait l'objet de nombreux remaniements afin de toujours s'adapter aux évolutions de la navigation maritime (Section 1). L'institution trouve aujourd'hui des justifications à son existence persistante dans un certain nombre de fondements actuels (Section 2).

Section 1 : Une institution née avec le droit maritime qui a traversé les époques

Née de l'antiquité (A), l'avarie commune a continué de subsister jusqu'à ce jour, en faisant l'objet d'adaptations au cours de nombreuses époques. Les grands changements autour de la pratique et de la législation relative à l'avarie commune ont eu lieu par la suite, au Moyen-âge (B). Plus tard est née la première réelle législation en matière d'avarie commune en 1681 avec l'ordonnance de la marine (C). Cette législation a par la suite été remaniée de nombreuses fois, notamment sous l'ancien régime avec l'édiction du premier Code de Commerce (D). Ces remaniements qui ont subsisté dans les temps modernes (E) continueront sûrement d'exister tant que le droit maritime existera.

A. L'antiquité

L'institution de l'avarie commune est sans doute l'une des plus anciennes en droit maritime.

Il est probable d'ailleurs, qu'elle ait été connue par tous les peuples navigateurs de l'antiquité, certains auteurs soutiennent même qu'elle remonterait à l'époque des phéniciens, autrement dit la période la plus éloignée de la navigation maritime.

A ce propos, le Doyen Ripert énonce que « Si son origine exacte ne nous est pas connue, on en trouve tout au moins des traces dans les antiques législations, et elle paraît avoir été suivie par tous les peuples navigateurs arrivés à un certain degré de civilisation ».

La première Codification évoquant l'institution de l'avarie commune date du VII^{ème} siècle, époque du droit romain, qui peut aujourd'hui être considéré comme source incontestable du droit des avaries communes. Il s'agit de la célèbre *lex Rhodia de jactu*, notamment dans le texte du Digeste (Livre XIV, titre 2) : « *Si le navire s'enfonce et ne régit plus à la lame [...] et que, pour s'en protéger, on décide de jeter une partie de sa cargaison à la mer, il faut que tous ceux qui sont sauvés participent au sacrifice* ». Cette fameuse loi tire son origine d'un recueil d'usage utilisé jadis par les navigateurs de Rhodes.

Les Romains avaient considéré que l'armateur ainsi que les propriétaires des marchandises devaient contribuer à la réparation des avaries communes survenues au cours de l'expédition. Le cas d'avaries communes le plus fréquent à l'époque était celui du jet à la mer. Le capitaine pouvait consentir à jeter tout ou partie des marchandises à l'eau pour permettre au navire de fuir plus rapidement face à un danger imminent et exceptionnel (ex : tempête en mer). Dans cette situation, la perte n'était pas supportée par le seul négociant propriétaire des marchandises si le navire n'avait pas été chargé par plusieurs négociants. La perte était alors répartie sur l'ensemble des autres marchands ayant chargé le navire.

Les conditions principales prévues permettant la déclaration en avarie commune, énoncées par la *Lex Rhodia de Jactu*, ont traversé les époques et ont même été reprises

par le Code de Commerce (sacrifices dictés par l'état de nécessité, pour le salut commun, etc.).

B. Le Moyen-âge

A l'époque du Moyen-âge a ensuite émergé l'idée d'association d'intérêts des différents participants à une expédition maritime, ceux-ci ayant perçu l'intérêt de s'unir contre les risques propres à la navigation maritime. C'est alors que s'est développée une sorte de mutuelle limitée à un seul navire et un seul voyage destiné à regrouper le navire et le chargement en un tout solidaire couvrant les éventuelles pertes engagées pour sauver le navire.

Aux alentours de l'an 1152 ont émergé les Rôles d'Oléron. Il s'agit d'un recueil de coutumes également connu sous le nom de « Rooles ». Ils contiennent en tout 66 articles dont le huitième semble être destiné à l'institution de l'avarie commune. Il prévoit en effet l'hypothèse selon laquelle un navire pourrait jeter tout ou partie de la cargaison à la mer afin de sauver le navire surpris par une tempête. Le capitaine pourrait consentir à ce sacrifice à condition que *« lui et trois hommes de l'équipage jurent sur les saints évangiles que le jet a été fait pour sauver l'équipage, le navire et le reste du chargement »*. Une fois encore, l'exemple utilisé pour illustrer l'institution est celui du jet à la mer.

Les rôles d'Oléron justifient ici cette contribution commune par l'état de nécessité et non pas par l'équité d'une association.

Également durant la période du Moyen-âge, le commerce maritime fut règlementé notamment par le Consulat de la mer, une institution publique chargée à l'époque du droit maritime en Catalogne, notamment au travers *Del Llibre del Consolat de mar* (Livre du Consulat de la Mer). Il s'agit d'une compilation d'usages et coutumes maritimes contenant les « bonnes coutumes de la mer », composé de 252 chapitres datant environ du XIIIème siècle et dont les auteurs restent aujourd'hui inconnus.

Dans ce recueil, dans le chapitre 98 sont envisagés les deux cas d'avaries communes les plus fréquents de l'époque : le jet à la mer ainsi que l'échouement volontaire. Il est prévu que le capitaine, dans ces deux situations décrites, pourra conserver les marchandises une fois arrivé à destination et ne les restituer que lorsque les propriétaires auront contribué, sur la valeur de leurs marchandises sauvées, au sacrifice.

Le Consulat de la Mer est également à l'origine d'une distinction fondamentale de la matière : celle qui s'opère entre les avaries communes et les avaries particulières. Il était effectivement considéré que les avaries particulières n'étaient pas « un sacrifice volontaire encouru pour le salut commun ».

Toutefois, dans son *Llibre del Consolat de mar*, le Consulat de la mer n'envisage les avaries communes que par le biais du sacrifice extraordinaire. Ne sont pas évoquées les idées de salut commun, d'association d'intérêts ou bien de résultat utile.

C. L'Ordonnance de la marine

La rédaction de l'Ordonnance de la marine constitue une phase particulièrement importante en matière de Droit maritime et, *de facto*, en matière d'avaries communes. Elle a été rédigée en août 1681 par le célèbre auteur Colbert. Il s'agit d'une œuvre réunissant en un seul corps toutes les règles touchant au droit maritime.

Les rédacteurs de l'Ordonnance ont, à cette occasion, décidé de scinder la matière en deux titres séparés, le premier étant intitulé « des avaries » et le second « du jet et de la contribution ». Le jet à la mer étant, toujours à cette époque, le cas le plus fréquent d'avaries communes, il peut dès lors apparaître judicieux d'y consacrer un titre entier.

Dans un article VI, l'Ordonnance énumère chacune des pertes susceptibles de se produire au cours d'une expédition maritime. On retrouve alors « Les choses données par composition aux pirates pour le rachat du navire et des marchandises ; celles jetées dans la mer, les câbles ou mâts rompus ou coupés, les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun, le dommage fait aux marchandises restées dans le navire en faisant le

jet, les pansements et nourriture du matelot blessé en défendant le navire, et les frais de la décharge pour entrer dans un havre ou dans une rivière, ou pour remettre à flot un vaisseau, sont avaries grosses ou communes ».

L'ordonnance énonce ensuite dans un article XV que dans l'hypothèse où les sacrifices n'ont pas empêché le navire de périr, alors les propriétaires des marchandises sauvées ne seront en aucun cas contraints de contribuer au paiement des marchandises sacrifiées, consacrant ainsi la notion de résultat utile en matière d'avaries communes.

D. L'édition du premier Code de Commerce

C'est aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles qu'est véritablement né le commerce maritime, c'est également au XVII^{ème} siècle qu'est apparu une sorte d'éclatement du droit commun du Moyen-âge, remplaçant les recueils d'usages par des lois étatiques. C'est d'ailleurs dans ce contexte qu'a été rédigé le tout premier Code de Commerce en 1807.

Ce Code, en matière d'avaries communes, a reproduit les dispositions de l'ordonnance de la marine, et n'y a apporté que quelques modifications futiles. Les législateurs ne se sont ainsi pas souciés de l'évolution que la pratique maritime depuis 1681. Ils ont alors naturellement repris la division opérée dans l'ordonnance de la marine qui a scindé la matière en deux parties, l'une consacrée au jet à la mer et l'autre consacrée à tout autre type d'avaries communes.

Cette division qui était déjà contestable dans l'ordonnance de la Marine, nous paraît encore moins judicieuse en ce qu'elle apparaît, plus d'un siècle plus tard, dans le Code de Commerce. Rien, en effet, ne justifie ce partage car de nombreuses autres avaries communes tout aussi importantes et tout aussi fréquentes que le jet à la mer ont, depuis, fait leur apparition avec la modernisation de la navigation maritime. Les modifications opérées par le législateur lors de la rédaction du Code de Commerce sont restées par conséquent très superficielles.

Toutefois, l'édiction de ce Code a, malgré tout, participé à un mouvement de législation de la part de nombreux pays maritimes qui ont tous adopté une base unanimement reconnue : lorsque dans une aventure maritime commune un sacrifice est fait pour le salut de tous, le sacrifice doit être réparti entre tous ceux qui en ont bénéficié.

E. L'époque contemporaine

La fin du XVIIIème siècle a été marquée par un événement qui a été un véritable bouleversement dans de nombreux domaines. Il s'agit évidemment de la première révolution industrielle. Cette révolution industrielle a marqué le début, dans le domaine du droit maritime, d'une véritable course au gigantisme. A cet égard, le premier navire à vapeur, Le Savannah, a fait son apparition en 1819 et a traversé l'Atlantique.

Différents facteurs d'évolution ont permis la mise en place de lignes régulières ayant participé à l'accroissement considérable du commerce maritime durant cette période. Très vite, le Code de Commerce de 1807 a cessé de satisfaire aux nouveaux problèmes causés par cette évolution.

Rapidement est apparue la nécessité de créer une réglementation internationale, afin de prendre en considération les différentes jurisprudences de chaque pays.

C'est en 1877 que sont apparues les premières règles d'York et d'Anvers, il s'agissait alors de douze règles pratiques que les armateurs se sont engagés à insérer dans leurs chartes et connaissements. Au fil du temps, ces règles ont été précisées, modifiées, affinées et remodelées afin de continuellement s'adapter aux évolutions de la matière. Elles constituent de ce fait, la première réglementation internationale consacrée aux avaries communes.

En 1860, la National Association for the Promotion of Social Science anglaise, lors d'un congrès ayant pris place à Glasgow, a proposé l'élaboration de ce règlement. Quelques années plus tard, le congrès maritime international tenu à York a alors proposé la fixation

de 11 règles en matière d'avaries communes. Néanmoins, elles n'ont pas été adoptées par le Lloyd's.

Quelques années plus tard encore, ces règles ont été complétées et perfectionnées par l'International Law Association à l'occasion d'un congrès tenu en 1877 à Anvers. C'est ainsi que sont nées les premières règles d'York et d'Anvers, composées à l'époque de 12 règles, qui ont continué de faire face à l'opposition du Lloyd's. Ces règles ne revêtent toutefois pas d'un caractère impératif et il est laissé à l'armateur le choix d'opter pour la loi française ou pour la réglementation internationale.

C'est ensuite en 1890 que les Règles d'York et d'Anvers ont subi une nouvelle modification, et à l'occasion d'un congrès à Liverpool, les règles sont passées d'un nombre de 12 à un nombre de 18. Le but des conférenciers était alors d'étendre le champ d'application de l'institution.

Quelques années après la seconde guerre mondiale, en 1924, l'International Law association a adopté de nouvelles règles à l'occasion d'une Conférence tenue à Stockholm dans le but de combler les lacunes des règles précédentes. Ainsi, pour la première fois, les règles de York et d'Anvers donnent une définition de l'avarie commune et proposent des règles générales. Les règles se sont alors scindées en deux parties avec d'un côté les règles numérotées en chiffres romains, et d'un autre les règles alphabétiques.

Les règles d'York et d'Anvers contiennent désormais sept règles allant de A à G, puis 23 règles numérotées en chiffres romains. Les règles chiffrées prévoyaient alors différents cas d'avaries communes, tandis que les règles lettrées posaient des principes généraux pour toutes les situations n'étant pas expressément prévues par les règles chiffrées.

Une affaire rendue par la Haute Cour de Londres, celle du navire MAKIS, a été à l'origine de la modification consécutive des Règles d'York et d'Anvers, en ce qu'elle a révélé une lacune des règles de 1924 concernant la question de la suprématie des règles. Le Makis était un navire déclaré en avarie commune qui avait subi deux accidents consécutifs : la rupture d'un mat et une avarie d'hélice, le contraignant à faire escale dans deux ports différents afin d'effectuer les réparations nécessaires à la poursuite de son expédition.

Suite à cet accident, les armateurs ont considéré que cette avarie rentrait dans le champ d'application des règles chiffrées et ont réclamé un certain nombre de dépenses entrant dans le cadre de l'avarie commune. Toutefois, la Cour les a déboutés de leurs demandes considérant que ce cas d'espèce ne rentrait pas dans l'application de la règle A des Règles d'York et d'Anvers, prévoyant la définition de l'avarie commune, et qu'en l'occurrence, aucun péril ne semblait avoir été encouru par le navire justifiant la mise en avarie commune. Cela revenait alors à instaurer une prédominance des règles chiffrées sur les règles lettrées, et ainsi, à considérer qu'une avarie commune ne peut être déclarée si les conditions expressément prévues par les Règles lettrées ne sont pas remplies.

Toutefois, cette interprétation de la part des juges Anglais était contraire à l'intention des parties ayant rédigé les règles de 1924, c'est à cette occasion qu'est intervenu l'accord dit « *Makis agreement* » qui stipulait que « Excepté comme il est stipulé dans les règles marquées du chiffre I à XXIII, le règlement doit être établi conformément aux règles marquées A à G inclusivement ».

Cette clause a ainsi permis de résoudre les conflits d'interprétation des deux corps de règles, et a fixé définitivement la prédominance des règles chiffrées sur les règles lettrées. Cette règle d'interprétation a par la suite été reprise dans les subséquentes Règles de York et d'Anvers, révisées en 1950 par le Comité Maritime international lors de sa XXème conférence tenue à Amsterdam.

La règle d'interprétation née à l'occasion du Navire Makis figure désormais dans le corps de règles marquant la fin définitive de tout conflit d'interprétation. De plus, un certain nombre de règles ont été perfectionnées afin de s'adapter à l'évolution grandissante de la navigation maritime.

Plus tard encore, en 1969, l'association britannique de droit maritime a saisi le CMI d'une demande d'étude de révision des règles. Elles ont par la suite été remises à l'ordre du jour à Hambourg en 1974. Les règles de 1974 ont apporté des modifications à deux cas particuliers d'avaries communes : l'extinction d'incendie à bord prévu par la Règle IV, et l'échouement volontaire prévu par la Règle V. Les règles de 1974 ont par la suite été complétées en 1990, suite à la réforme du droit de l'assurance maritime suscitée par les naufrages et pollution du Torrey Canyon et de l'Amoco Cadiz. Ces modifications ont

conduit à préciser dans la Règle VI que « les dépenses encourues dans les circonstances visées à l'article 14 de la Convention de 1989 ne seront pas admises en avarie commune ».

En 1994 a eu lieu la 35^{ème} conférence du CMI s'est tenue à Sydney et c'est à cette occasion que les Règles d'York et d'Anvers de 1994 ont été adoptées. L'ajout d'une règle Paramount a, à cet égard, été proposé, et s'applique désormais à tous les cas d'avaries communes.

Cette nouvelle règle Paramount fait suite à une affaire de 1991 dite « affaire ALPHA » Elle dispose que : « *En aucun cas un sacrifice ou une dépense qui n'a pas été raisonnablement consenti ne sera admis en avarie commune* ». Elle a été mise en place pour mettre fin à certains abus puisque la règle de primauté des règles chiffrées sur les règles lettrées, effaçait dès lors la condition imposée par la règle A du caractère raisonnable du sacrifice ou de la dépense consentie.

Ainsi, « le caractère dominant des règles numérotées sur les règles lettrées sera supprimé à chaque fois que la notion du caractère raisonnable de l'avarie commune sera en cause ». La règle d'interprétation donne alors désormais priorité à la règle Paramount et aux règles numérotées sur les règles lettrées.

Seulement cinq ans après, en 1999, une nouvelle révision des règles d'York et d'Anvers a été demandée au CMI par *l'International Union of Marine Insurance* (IUMI). Par la suite, à l'occasion de la 37^{ème} conférence internationale du CMI qui s'est tenue en 2001 à Singapour, ainsi que des colloques de Tolède en 2000 et de Bordeaux en 2003, plusieurs propositions concernant les potentiels changements des règles ont été discutés, puis finalement présentés lors de la 38^{ème} conférence du CMI à Vancouver en 2004. Cette réforme compte désormais parmi les plus importantes des règles d'York et d'Anvers. Les deux points importants qui avaient jusqu'alors continué à faire débat concernaient les dépenses au port de refuge ainsi que les réparations provisoires. De plus, certaines difficultés avaient été relevées concernant la prescription des actions.

Pour l'essentiel, la réforme de 2004 excluait de l'avarie commune les gages et les vivres de l'équipage lorsque le navire était en attente sur le port de refuge. C'est en ce sens que

la règle XI a été modifiée. A propos la règle XIV relative aux réparations provisoires, des changements ont été apportés concernant :

- Le plafonnement de l'admissibilité des réparations opérées sur le navire au port de refuge.
- La suppression du mode de fixation des intérêts dus sur les avances selon la règle XXI.
- La mise en œuvre des règles de prescription prévue par la règle XXIII.

Deux propositions majeures ont été confirmées au sujet, d'une part, de l'indemnité spéciale due pour la protection de l'environnement, et d'autre part, du fait qu'elle ne peut être admise en avarie commune.

Les nouvelles règles d'York et d'Anvers depuis cette réforme sont alors considérées comme plus favorables aux chargeurs que les précédentes.

Bien qu'adoptées par l'assemblée Générale du CMI, les nouvelles règles de 2004 n'ont pas été reprises dans les connaissements et chartes-parties types les plus répandus, créant ainsi un risque de contradiction ainsi qu'une insécurité juridique entre les différents contractuels applicables¹.

Le CMI a alors repris ses travaux en 2012 cherchant une solution pour pallier à ces problèmes et une énième refonte des Règles d'York et d'Anvers a été l'objet de la 40^{ème} conférence du Comité Maritime international qui s'est, cette fois-ci, tenue à Pékin et l'objet principal des discussions a été le refus de certains armateurs quant à l'application des règles adoptées en 2004 à Vancouver. Toutefois, aucune révision n'a finalement été adoptée à Pékin en 2012.

C'est lors de la conférence du CMI qui a eu lieu à New York en 2016, que des amendements réclamés ont été fortement suggérés par les armateurs, ainsi que les despacheurs, qui étaient réticents vis-à-vis de la Règle VI. Cette règle permettait de tenir compte de la pratique selon laquelle chaque partie règle directement à l'assistant sa part

¹ F. Denèfle, Vers de nouvelles Règles d'York et d'Anvers ? : DMF 2016, p. 297.

de rémunération d'assistance, rendant inutile tout classement de celle-ci en avarie commune.

Conjointement, les discussions ayant eu lieu durant cette conférence concernaient : les conditions d'admission des sacrifices liés à l'intervention d'un remorqueur prévu par la Règle B ; les modalités de déclaration d'une créance d'avarie commune prévu par la Règle E ; les modalités de détermination des valeurs contributives prévu par la Règle G ; et enfin, les dépenses admissibles en avarie commune prévues par les Règles X et XI.

Ces règles admettent désormais les gages et vivres de l'équipage au port de refuge et les dépenses liées aux réparations provisoires du navire prévues par la règle XIV.

La détermination des valeurs contributives prévu par la Règle XVII, permet au dispacheur de ne pas intégrer, dans le processus d'avarie commune, les lots de trop faibles valeurs. Finalement la commission de 2 % sur les avances de fonds prévue par la Règle XX a été supprimée à cette occasion.

Les règles de 2016 sont désormais la norme².

Section 2 : Les fondements juridiques actuels de l'avarie commune

Nous pouvons dès à présent nous interroger, purement et simplement, sur la raison de l'existence de l'avarie commune. Quels sont les fondements qui justifient l'existence et la raison d'être d'une institution si lourde, si coûteuse et si complexe à mettre en œuvre ?

L'avarie commune trouve son sens au travers de fondements réels et courants, qui sont à la fois substantiels, au travers de nombreux principes qui sont chers au droit positif (A), mais également textuels et dès lors, inscrits dans la législation existante (B).

² Voir annexe 1.

A. Les fondements substantiels

Le péril de mer qui existe et qui est bien présent lors des expéditions maritimes a en quelques sortes engendré l'institution de l'avarie commune. Lors d'une expédition maritime, armateurs et chargeurs sont exposés ensemble à de nombreux risques, liés principalement, aux différents obstacles de la mer qui est un lieu véritablement hostile. Se forme alors entre eux, tout naturellement, une communauté d'intérêts exposés à un péril qui sera commun lui aussi. En effet, aucun des participants n'a un intérêt à ce que la cargaison ou le navire se retrouvent exposés à un danger imminent. Il apparaît dès lors logique que la prise en charge de l'ensemble des intérêts engagés soit, elle aussi, commune.

L'institution de l'avarie commune crée une obligation pour tous les participants de payer la charge résultant d'un dommage alors même qu'ils ne sont pas responsables de ce dommage, et ce, sans même que leur consentement ne leur ait été demandé. Il paraît alors difficile de justifier la naissance de cette obligation. On peut toutefois se baser sur un adage nous provenant du droit romain, le *negotiorum gestio*. Ceux-ci considéraient en fait que si quelqu'un était amené à intervenir pour le bénéfice d'autrui, et ce faisant, paie une dette, il est juste que celui auquel la dette contractée profite, rembourse la valeur à celui qui l'a payée. Cette situation décrite se rapproche beaucoup de celle de l'avarie commune : si le propriétaire du navire paie pour une assistance qui profite à tous, il est juste qu'il soit remboursé par ceux auxquels elle profite, et qui appartiennent, le temps du voyage, à une même communauté.

Cette condition de communauté est véritablement la marque de l'institution. Si la dépense ou le sacrifice est décidé pour protéger un danger étranger à l'expédition, aucune contribution ne viendra en atténuer la rigueur.

L'institution est autonome en ce qu'elle n'existe pas en dehors du cadre de la navigation maritime. La théorie de l'enrichissement sans cause qui avait alors été évoquée ne trouve pas à s'appliquer dans cette situation et ne peut être considérée comme l'un des fondements de l'institution.

Le fondement le plus pertinent est celui de l'équité naturelle. En effet, la corrélation de la perte et du bénéfice s'impose tout autant que celle de la responsabilité et du pouvoir. Il devient alors essentiel que la contribution n'opère qu'à l'intérieur de la communauté, tous les éléments qui profitent que la perte subie par l'un doit rejaillir sur l'ensemble. Le salut de tous qualifie l'avarie commune et donne légitimité à l'institution.

La difficulté du fondement substantiel peut être évitée si l'on fait de l'avarie commune une affaire consensuelle. En effet, les RYA ne s'appliquent que si le connaissement ou la charte-partie le stipule. L'incorporation des règles dans un contrat résulte d'une clause. Dès lors, la nature juridique du corpus des RYA est singulière : il s'agit de règles et non d'une convention internationale. Leur incorporation dans le transport de marchandises par mer est traditionnelle. Dès lors, il faut admettre que le choix du corpus juridique est ouvert à la liberté des contractants. Il est donc permis de se référer, non au dernier corpus, mais à l'un de ceux qui l'ont précédé, pour peu que l'on précise la date dans le contrat. A défaut, on considèrera que la commune volonté des contractants a été de s'en remettre à la rédaction la plus récente.

Toutefois, on ne confondra pas le fondement de l'application et le fondement du contenu des RYA. Si l'application est subordonnée à la volonté, le contenu repose sur un principe d'équité. Pour cette raison, la contribution d'avarie commune n'est pas de nature contractuelle, il convient alors de préciser avec soin son domaine d'application.

Autrefois, l'association d'intérêts se formait au moment du danger. Aujourd'hui, elle se forme au départ de chaque expédition. La contribution trouve alors son fondement dans l'union temporaire ou la société de fait qui se forme entre le propriétaire du navire et les chargeurs, et qui va être exposée aux risques de la navigation.

Cette association qui se crée et prend fin en même temps que l'expédition forme une sorte d'assurance mutuelle contre les périls de la mer. Si le capitaine décide d'un sacrifice dans le but d'assurer l'intérêt commun du navire et de la cargaison, tous les intéressés doivent contribuer en tant qu'associés à une même aventure.

Rodière l'a ainsi résumé « L'avarie commune est en bref le sacrifice provisoire imposé à l'un des associés par le chef de la société du bord dans l'intérêt de tous ». Cette association

entre armateurs et chargeurs n'est pas régie par une convention mais par la loi qui s'applique aux relations entre associés : tous forment une union de plein droit produisant des effets légaux leur permettant d'exercer un recours contre n'importe quel associé de cette expédition.

Cette union englobe également les marchandises embarquées sans connaissance et même celles chargées frauduleusement à l'insu du capitaine. La législation française a effectivement décidé que les effets pour lesquels il n'y a pas de connaissance ou de déclarations contribueront aux avaries communes s'ils sont sauvés.

B. Les fondements textuels

Nous pouvons d'ores et déjà segmenter les fondements textuels en deux divisions opposant le droit français (1) au droit international (2).

1. La loi française

La législation française en matière d'avarie commune se subdivise en deux périodes, l'avant 2010 avec le Code de Commerce (a) et l'après 2010 avec l'édition du Code des transports (b).

a. Avant 2010 : le code de commerce

Jusqu'à l'année 2010, la loi interne française relative à l'avarie commune était celle du 7 juillet 1967, accompagnée d'un décret du 19 janvier 1968, sur les événements de mer. Il s'agit d'une réglementation précise des avaries communes qui ne sont pas pour autant d'ordre public. En pratique, les intéressés écartaient par une stipulation contractuelle les règles légales pour y substituer les Règles d'York et d'Anvers, qui constituent une expression plus élaborée des usages et coutumes reconnus par la communauté maritime internationale, autrement dit de la *lex mercatoria*. Cela paraît d'autant plus logique car rares sont les contrats de transports ou d'affrètements conclus entre deux armateurs/chargeurs français.

Ainsi, ces règles n'étaient que supplétives de volonté. Seul l'alinéa 3^{ème} de l'article 22 qui disposait que « l'option que dans un connaissement, le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toute autre disposition est réputée non écrite » était impératif.

Le législateur français avait en effet souhaité mettre à jour sa réglementation nationale en s'inspirant néanmoins étroitement des règles d'York et d'Anvers et d'actualiser les dispositions désuètes du Code de Commerce, qui ont à cet égard quasiment toutes été abrogées.

La loi traitait dans une première section « Du classement en avarie commune », dans une seconde « de la contribution en avarie commune » et enfin, dans sa dernière section « du règlement des avaries communes ». Les rédacteurs ont ainsi marqué leur volonté de se différencier du Code de Commerce qui constituait en quelques sortes une reprise de l'ordonnance de la marine, consacrant un titre entier au jet à la mer. Durant l'année 1967, cette subdivision n'était en effet plus du tout pertinente, le jet à la mer n'étant plus depuis de nombreuses décennies, le cas le plus fréquent d'avaries communes. Désormais, le chapitre consacré aux avaries communes se présentait comme clair et distinct.

La réforme de 1967 avait marqué sa volonté de se démarquer, bien que légèrement, des Règle d'York et d'Anvers en contournant la règle d'interprétation, et en limitant l'avarie commune aux seuls conséquences directes de l'acte générateur sur les biens matériellement exposés au péril en excluant du champ de l'avarie commune les charges d'exploitation qui pouvaient en résulter.

b. Après 2010 : le code des transports

Cette réglementation prévue par la loi de 1967 a subsisté jusqu'en 2010. En effet, les dispositions du chapitre III relatif aux avaries ont toutes été abrogées par l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010, qui est relative à la promulgation d'un nouveau Code dans lequel se trouveront désormais les dispositions relatives au droit maritime : Le Code des transports.

Le chapitre III du Livre Ier de la cinquième partie du Code des transports³, consacré aux avaries, est désormais subdivisé en quatre sections :

- Les dispositions générales : articles L5133-1 et L5133-2.
- Le classement en avaries communes : articles L5133-3 à L5133-6.
- Les contributions aux avaries communes : articles L5133-7 à L5133-15.
- Le règlement des avaries communes : articles L5133-16 à L5133-19.

Alors que l'article 24 de la loi de 1967, prévoyant une définition de l'avarie commune, utilisait la notion de « sacrifices faits », le Code des transports parle désormais de « perte », les opposants aux dépenses engagées et marquant ainsi la subdivision existante entre les avaries-dommages et les avaries-frais.

L'article L5133-8, concernant la contribution aux avaries commune, a ajouté une disposition qui ne figurait alors pas dans la loi de 1967, prévoyant que « Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent à proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement. ». La loi de 1967, elle n'évoquait que la contribution du navire et du fret dans son article 30. La question de la contribution des marchandises était consacrée dans l'article suivant. Il est difficile de percevoir la logique du choix du législateur d'isoler la contribution de la cargaison dans un seul article alors même que l'article 29 de la loi, repris mot pour mot par l'article L5133-7 prévoit que les avaries communes sont supportées par le navire, le fret, et la cargaison.

L'article suivant, le L5133-9, semble plus précis que l'article 32, puisqu'il n'évoque pas uniquement « les réparations consécutives aux sacrifices subis », mais bien le « coût des réparations consécutives aux dommages, pertes et dépenses subis ».

L'article L5133-12 se différencie de l'article 35 en ce qu'il utilise le terme « perdues » pour parler du cas des marchandises pour lesquelles il n'y aurait pas été établi de connaissance. L'article 35, lui, parlait de marchandises « sacrifiées ».

Alors que l'article 38 de la loi disposait, toujours dans la section consacrée à la contribution aux avaries communes que « la répartition se fait au marc le franc », l'article

³ Voir annexe 3.

L5133-15 quant à lui prévoit que « Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence. En cas d'insuffisance des prix, les créances sont payées en proportion de leur montant ». Il s'agit là d'une manière plus intelligible d'exprimer que la contribution de chacun se fait au prorata des valeurs engagées.

C'est à peu près tout concernant les modifications. Ainsi, en rédigeant cette ordonnance, le législateur qui avait pour volonté de simplifier et clarifier le droit, ainsi que d'alléger certaines procédures n'a que très peu rénové la partie relative aux avaries communes. Il s'agissait en effet plus d'un changement de Code que d'une réelle rectification des dispositions en la matière. La seule véritable différence notable est l'abandon de la notion de « sacrifice » pour la remplacer par celle de « perte ». Néanmoins, la loi française étant d'interprétation stricte, il est important que les dispositions soient absolument sans équivoque.

2. La loi internationale avec les Règles d'York et d'Anvers

Comme nous l'avons vu précédemment, les Règles d'York et d'Anvers sont un corps de dispositions qui relève d'une pratique évolutive et dont les dispositions sont périodiquement remaniées afin de toujours s'adapter à l'évolution du droit maritime. Elles ne doivent en aucun cas être interprétées comme une simple codification de quelque loi nationale ou de quelques pratiques nationales et internationales, mais bel et bien comme un contrat. Ces dispositions, sont d'ailleurs de manière générale largement préférées aux dispositions légales supplétives de volonté. Leur insertion dans les connaissements ou chartes-parties types est devenue quasiment universelle. Concernant leur normativité, il faut ici convenir, avec le Professeur Delebecque, que si l'on est « *ainsi arrivé à l'unification internationale du droit de l'avarie commune, l'instrument d'unification n'est cependant pas une convention entre États : c'est un usage conventionnel international* »⁴.

Elles sont dès lors un ensemble de règles acceptées par les parties de plein gré et concernent la manière dont elles devront traiter l'avarie commune. Elles ont permis

⁴ Ph. Delebecque, Droit maritime : Dalloz coll. Précis 2020, n° 1032, p. 836

d'ailleurs une unification de la loi maritime et se sont toujours adaptées aux évolutions en la matière. Ces évolutions n'ont pas été dans le sens de la restriction mais plutôt dans celui d'une extension du champ d'application de l'institution. Bien qu'elles aient fait l'objet de maintes révisions depuis leur création et bien qu'elles n'aient été surpassées par aucun autre corpus de règles, elles n'ont jamais suscité un consensus suffisant pour permettre la création d'un véritable Code des avaries communes qui serait autonome.

Elles commencent par une règle d'interprétation donnant priorité aux règles chiffrées sur les règles lettrées en cas de conflit.

S'en suivent les règles lettrées, qui sont au nombre de sept (de A à G). La première d'entre elles, la lettre A, définit l'acte d'avarie commune en reprenant les quatre grands principes de celle-ci. Néanmoins cette règle, à l'identique de toutes les autres règles lettrées, s'efface au profit des règles chiffrées. En conséquence, une avarie commune pourra être déclarée, quand bien même elle ne remplirait pas les critères. La seule règle qui prime sur les règles chiffrées est la règle Paramount qui impose le caractère raisonnable de l'acte.

Les règles suivantes traitent du remorquage, de l'exigence d'un lien de causalité entre la perte et l'acte lui-même, de l'indifférence de la faute commise par l'une des parties engagées à l'expédition, de la responsabilité de la preuve, des dépenses supplémentaires, et du règlement d'avaries communes.

La dernière règle lettrée, la règle G, énonce qu'en l'absence d'une clause spécifique dans le contrat de transport, l'avarie commune est généralement ajustée à la loi du pays où se termine le voyage. La loi française, quant à elle, évoque dans son article L5133-8 le port où s'achève l'expédition.

S'en suivent ensuite les règles numérotées, allant de I à XXIII, qui couvrent des cas spécifiques et qui, comme nous l'avons déjà évoqué, priment sur les règles lettrées. Ainsi, ces règles concernent respectivement le jet à la mer, la perte ou dommage causé par des sacrifices pour le salut commun, l'extinction d'un incendie à bord⁵, le coupement de

⁵ Voir Règle III d'York et d'Anvers, annexe 1, p.82.

l'épave⁶, l'échouement volontaire⁷, la rémunération d'assistance⁸, le dommage aux machines et aux chaudières⁹, les dépenses pour l'allègement d'un navire échoué et le dommage consécutif à cette mesure¹⁰, les frais au port de refuge¹¹, les salaires et entretiens de l'équipage et dépenses aux ports de refuge¹², les dommages durant le déchargement¹³, l'entreposage et le rechargement, les réparations pas sujettes à des déductions « du neuf au vieux »¹⁴, les réparations provisoires¹⁵, la perte de fret¹⁶, les divers aspects des décomptes d'avaries communes, l'avance de fonds¹⁷, l'intérêt alloué pour les dépenses¹⁸, sacrifices et bonifications admises en avarie commune et finalement sur la prescription applicable à l'avarie commune¹⁹.

Chapitre 2nd : La remise en question quant à l'existence de l'avarie commune

L'institution de l'avarie commune a, au cours de son existence, fait l'objet d'un certain nombre de critiques en raison des litiges ayant émergé autour de celle-ci (section 1), si bien que son existence même a, à plusieurs reprises, été discutée (section 2).

Section 1 : Une pratique jugée discutable par beaucoup

L'institution de l'avarie commune fait, et ce depuis de nombreuses années, l'objet de vives critiques pour diverses raisons. Elle connaît, parmi les grands auteurs du droit maritime un certain nombre de détracteurs, qui n'adhèrent pas à cette obligation de contribution à la charge de tous les intéressés. L'avarie commune peut effectivement être,

⁶ Voir Règle IV d'York et d'Anvers, annexe 1 p.82.

⁷ Voir Règle V d'York et d'Anvers, annexe 1 p.82.

⁸ Voir Règle VI d'York et d'Anvers, annexe 1, p.83.

⁹ Voir Règle VII d'York et d'Anvers, annexe 1, p.83.

¹⁰ Voir Règle VIII d'York et d'Anvers, annexe 1, p.84.

¹¹ Voir Règle X d'York et d'Anvers, annexe 1, p.85.

¹² Voir Règle XI d'York et d'Anvers, annexe 1, p.86.

¹³ Voir Règle XII d'York et d'Anvers, annexe 1, p.88.

¹⁴ Voir Règle XIII d'York et d'Anvers, annexe 1, P.88.

¹⁵ Voir Règle XIV d'York et d'Anvers, annexe 1, p.89.

¹⁶ Voir Règle XV d'York et d'Anvers, annexe 1, p.89.

¹⁷ Voir Règle XX d'York et d'Anvers, annexe 1, p.92.

¹⁸ Voir Règle XXI d'York et d'Anvers, annexe 1, p.92.

¹⁹ Voir Règle XXIII d'York et d'Anvers, annexe 1, p.93.

en pratique, source de nombreuses incertitudes (A), pouvant rendre son régime relativement critiquable (B).

A. De nombreuses interrogations quant à l'utilité de l'avarie commune

Comme nous l'avons antérieurement évoqué, l'avarie commune est née en même temps que la navigation maritime et a bravé les époques. Cela a conduit certains auteurs à s'interroger sur la légitimité de cette existence persistante. En effet, la navigation maritime ayant énormément évolué depuis l'antiquité, comment expliquer que cette pratique ait continué de subsister ?

Cette institution discutable a persisté sur des fondements substantiels divers depuis sa création. On a en premier lieu tenté de l'expliquer par la gestion d'affaires, considérant que le capitaine agissait comme un gérant d'affaires. Cependant, les exigences du Code Civil en la matière ne sont pas réunies dans le cadre des avaries communes. On s'est alors tourné vers le fondement de l'enrichissement sans cause puisque l'enrichissement des uns a pour corollaire l'appauvrissement des autres. Cependant, l'enrichissement sans cause est une théorie bien plus récente que celle de l'avarie commune. Elle est, de surcroît, une institution d'application relativement longue et complexe, par opposition au règlement *in rem verso* qui est très simple dans son principe. C'est ainsi que l'on peut affirmer que l'enrichissement sans cause ne peut servir de fondement à l'avarie commune, pas plus d'ailleurs que toutes les autres théories de droit commun.

Ainsi, son existence repose sur la seule existence de l'association d'intérêts.

La première fois que l'on a évoqué cette notion d'association d'intérêts, la navigation maritime ne ressemblait en rien à ce qu'elle est aujourd'hui. Il s'agissait à l'époque d'une « véritable aventure dont nul ne pouvait prédire l'issue »²⁰. Les risques, à la fois nautiques et politiques, étaient beaucoup plus nombreux et importants que ce qu'ils sont aujourd'hui. *L'affectio societatis* qui existait entre les différents intéressés était alors bien présente et primordiale pour la sauvegarde des intérêts de tous. Entre temps, l'assurance

²⁰ Victor Emmanuel Bokalli « L'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime » DMF n°559, 1^{er} avril 1996.

transport a émergé et a permis aux intérêts-cargaison de s'assurer contre les risques de mer et contre la contribution mise à leur charge. L'intérêt d'une telle institution ainsi que l'existence de l'association d'intérêts en est alors ressortie amoindrie.

Il apparaît aux yeux des détracteurs de l'avarie commune que celle-ci ne présente plus d'utilité véritable face à la place prépondérante qu'occupe l'assurance en matière de transport maritime. Il n'est point de navire, aujourd'hui, qui ne soient pas assuré, si bien que certaines législations ont rendu l'assurance maritime obligatoire. L'institution de l'avarie commune s'apparente d'ailleurs sur de nombreux points à une assurance mutuelle.

C'est pour ces différentes raisons que les détracteurs de l'institution d'avarie commune ont fait valoir que celle-ci, bien qu'elle fût justifiée à l'époque, ne repose aujourd'hui sur aucun fondement valable. De plus, ces derniers affirment qu'elle est d'une application tout à fait critiquable.

B. Un régime critiquable susceptible d'entraîner des abus

L'institution paraît d'autant plus critiquable, aux yeux de ses détracteurs, en raison de la longueur de sa procédure. En effet, les délais de celle-ci sont généralement importants et beaucoup de frais peuvent être engagés durant cette période. Certains reprochent à la procédure d'avarie commune son caractère difficile, long, et coûteux.

Il est également possible de rencontrer des problèmes de collection de la contribution. Il faut en effet plusieurs mois pour collecter les contributions et il peut être, en *pratique*, difficile d'obtenir un *General Average Bond* (document par lequel les intéressés à l'expédition s'engagent à payer leur contribution, autrement dit un compromis d'avarie commune).

En plus de représenter un travail long et fastidieux, l'institution peut s'apparenter comme dangereuse sur certains points. Les règles en matière d'avarie commune ne règlementent la matière qu'à défaut de convention contraire. En effet, il n'existe aucune règle impérative autour de l'avarie commune. Les intéressés à l'expédition maritime peuvent choisir quelle loi ils souhaitent appliquer, et remodeler à leur guise la réglementation dans

leur connaissance. Cette absence d'impérativité peut dès lors apparaître comme une porte ouverte à un certain nombre de dérives en pratique.

C'est en effet le risque d'abus de la part des armateurs qui revient le plus souvent lors des débats relatifs à l'institution. Lorsque la notion de « salut commun » est devenue celle du « bénéfice commun » le champ d'application des avaries communes a connu une extension, et il est apparu ce que l'on appelle des avaries communes artificielles. Les armateurs ont ainsi parfois profité de la possibilité de se mettre en avarie commune, pour y inclure des dépenses qui ne devraient à l'origine pas s'y trouver, en particulier les réparations provisoires effectuées lorsque le navire ne se trouvait plus en péril. Ces décisions immodérées de l'armateur ont ainsi pesé sur les chargeurs qui n'avaient, quant à eux, pas leur mot à dire.

L'existence de l'avarie commune peut être source d'une baisse de vigilance et de rigueur de la part des capitaines et armateurs, qui savent que, même en cas de faute de leur part ou de leur préposé, le sacrifice ou la dépense sera supportée par tous. Il est ainsi naturel, de ce point de vue, que l'institution soit désapprouvée. Les coûts sont généralement supportés, durant la phase finale, par les assureurs. Il apparaît compréhensible que ces derniers soient réticents à engager des sommes importantes en raison de la faute ou de la négligence de membres de l'équipage qui, eux, seront exemptés.

Les avaries qui étaient les plus fréquentes à l'époque (notamment le jet à la mer) ne ressemblent en rien aux avaries actuelles. Les personnes qui profitent de l'institution ne sont plus les mêmes qu'au moment de la naissance de l'institution.

La plupart des avaries communes actuelles ne sont pas des avaries-dommages mais surtout des avaries-frais, c'est-à-dire des dépenses diverses revêtant un caractère exceptionnel. Elles sont généralement très onéreuses. Elles sont engagées par l'armateur et les divers chargeurs seront contraints d'y contribuer. On peut alors tout naturellement imaginer des cas dans lesquels les capitaines auraient argué un danger imaginaire ou exagéré un danger afin de faire peser sur les chargeurs une dépense qui, initialement, aurait dû incomber au navire seulement.

Ces inquiétudes de la part des détracteurs de l'avarie commune est par ailleurs loin d'être infondée. En pratique, il est déjà arrivé que des armateurs n'hésitent pas à mettre à la mer des navires qui n'étaient pas en bon état de navigabilité²¹, voire même qui avaient perdu leur côte de classification²².

Ces abus sont d'autant plus facilités par le fait que, de nos jours, le capitaine est l'unique juge de la décision à prendre et de la potentielle gravité du danger auquel il fait face. Cela n'a pas toujours été le cas puisque lors de sa création et dans les décennies qui suivirent, les marchands accompagnaient leurs marchandises et étaient consultés avant toute prise de décision. Aujourd'hui, le chargeur qui n'est pas présent à bord du navire, n'a pas vraiment d'autres options que de s'incliner face à la décision du capitaine. Il dispose de quelques possibilités de recours, mais comment pourrait-il s'assurer que le péril que le capitaine a mentionné était bien réel et conforme à sa description ? Contester sa décision de mise en avarie commune apparaît indiscutablement comme une démarche délicate.

Les craintes de ces auteurs qui ne sont pas favorable à la perpétuation de l'avarie commune paraît alors compréhensible en ce qu'elle pourrait altérer la conscience professionnelle de certains armateurs et encourager de leur part des agissements cupides. Elle entraînera, sans nul doute, une baisse de vigilance des armateurs ainsi que des agissements cupides de la part des plus véreux d'entre eux.

Face à ces nombreux risques d'abus ainsi qu'une remise en question à propos de l'utilité de l'avarie commune, la question de la suppression pure et simple de l'institution a maintes fois été envisagée.

²¹ CA PARIS, 3 février 1977 : DMF 1977, 653 ; T.C. PARIS, 27 juin 1977 : DMF 1978, 178 ; 9 mai 1979 : DMF 1980, 547 ; CA PARIS, 16 mai 1980 : DMF 1980, 536.

²² CA Paris, 3 mai 1982 : DMF 1982, 486, note BOULOY

Section 2 : La question d'une suppression souvent envisagée

L'institution de l'avarie commune ayant été vivement critiquée par ses détracteurs, il est apparu évident que ceux-ci ne se contentent pas de la condamner mais proposent des solutions concrètes (A). Toujours est-il qu'aucune des solutions proposées jusqu'à maintenant n'a été assez satisfaisante, se faisant l'avarie commune continue d'exister (B).

A. Des solutions de remplacement proposés

Puisque les détracteurs de l'avarie commune critiquent tant l'institution, il est tout naturel que ces derniers proposent des solutions pour la remplacer. A l'occasion d'une Conférence des Nations Unies s'étant tenue à Genève le 11 novembre 1991, cinq solutions subsidiaires ont été notamment analysées. Toutefois, aucune d'entre elles n'a trouvé grâce aux yeux des conférenciers.

Il a en premier lieu été suggéré que le navire supporte la charge de tous les sacrifices et de toutes les dépenses d'avaries communes et bonifie également toutes les pertes et avaries de marchandises. Ce système est évidemment inacceptable pour les armateurs, sous l'égide des règles de La Haye-Visby dont les principes sont en totale opposition avec le règlement proposé.

Un retour à la notion de « salut commun » a également été envisagé. Cela aurait donc pour effet de supprimer toutes les règles s'étant greffées sur le concept original de l'avarie commune. Toutefois, cette suggestion n'est pas apparue comme satisfaisante puisqu'elle ne permettrait d'éliminer que très peu de situations abusives d'avaries communes et des conséquences plus importantes retomberaient naturellement sur l'armateur.

La troisième solution proposée était celle de faire peser les avaries-dommages (sacrifices au navire ou à la marchandise) à la charge de ceux qui les subissent, tout en continuant de répartir les avaries-frais (dépenses). Cette solution qui a été accueillie par plusieurs partisans, n'a finalement pas été retenue car il a été estimé qu'elle n'aurait, en pratique, que trop peu de conséquences. Si auparavant, les avaries dommages prédominaient la

matière, il est rare de nos jours qu'un cas d'avarie commune ne fasse l'objet d'aucune dépense et se limite à n'être que de simples avaries-dommages.

En quatrième lieu, il a été proposé que tous les sacrifices et toutes les dépenses soient laissées à la charge de ceux qui les supportent et les engagent. Cela reviendrait à supprimer entièrement le système de répartition. Cela signifie naturellement l'abolition de l'institution. Il faudrait alors veiller à ce que l'avarie commune ne soit pas remplacée par un autre système calqué, qui proposerait pareillement un système de répartition. Cette abolition présente l'inconvénient qu'elle obligerait à recourir à une assurance spéciale et supplémentaire pour couvrir les dépenses admises en avarie commune. C'est pour cela qu'elle n'a pas été retenue.

La cinquième variante a proposé que le connaissement serve de police d'assurance sur les facultés qui paieraient intégralement les avaries des marchandises, qu'elles aient été causées par accident ou sacrifice ainsi que l'éventuelle contribution de l'avarie commune. Cela permettrait d'éviter le système de répartition. Toutefois, cette solution est, elle aussi, inenvisageable car les sociétés préfèrent traiter avec les assurances qu'elles ont directement choisi.

De cette façon, la recherche de solutions nouvelles n'a jusqu'à aujourd'hui pas porté ses fruits, c'est en ce sens que l'avarie commune continue de braver le temps et les époques.

B. Les raisons de cette subsistance

L'avarie commune, bien que critiquée par certains, est également défendue par de nombreux auteurs, et les motifs en sont également nombreux.

Si elle n'a jusqu'alors jamais été abolie, c'est pour diverses raisons, la première étant que les chargeurs et armateurs ne sont dans l'ensemble pas désireux de cette abolition. Ces derniers ne semblent pas penser qu'un système nouveau ne pourra leur apporter autant d'avantages que l'avarie commune. Il est vrai que ce système, bien que largement critiqué, les met dans une position financière fructueuse, qu'il serait difficile de recréer par le biais d'un nouveau procédé.

Si l'on supprime simplement l'avarie commune sans tenir compte de l'avis des intéressés à l'expédition, les armateurs pourraient se prévaloir du système de l'abandon du voyage si les préjudices soufferts par le navire sont trop importants.

L'institution se situe au cœur du droit maritime. En ce sens, elle mérite d'être maintenue. Le professeur Yves Tassel estime que l'avarie commune rétablit un équilibre que la force des choses a détruit. Il considère qu'il faudrait des attaques extrêmement fondées pour faire disparaître cette institution alors qu'elle remonte à plus de 2500 ans et qu'elle repose sur l'équité. Il ajoute que « Le navire est toujours en mer, une chose en état d'équilibre permanent contrairement à toutes les choses qui se trouvent sur terre. Il est un mobile de l'environnement hostile »²³.

L'institution, aux yeux du Professeur Pierre Bonassies, mérite d'être maintenue en ce sens qu'elle contribue à la sécurité des espaces maritimes, car elle peut inciter le capitaine d'un navire en difficulté à recourir à l'assistance parce qu'il sait que l'indemnité d'assistance peut être admise en avarie commune entre navire et cargaison »²⁴.

Plus récemment a eu lieu un évènement qui est venu soutenir les arguments en faveur de la subsistance de l'avarie commune : l'échouement de *l'Ever Given*. En raison d'une météo défavorable ainsi que plusieurs erreurs de la part des membres de l'équipage, le porte conteneur a subi plusieurs avaries, est resté échoué pendant six jours dans l'une des zones du Canal de Suez, empêchant tout navire d'y passer. Les avaries subies par ce navire ainsi que toutes les conséquences découlant de cet échouement de six jours ont engendré des coûts naturellement exorbitants. La voie qui a été bloquée pendant six jours accueille normalement une cinquantaine de navires quotidiennement. Cette immobilisation a engendré le retard, et possiblement la perte de 10 milliards de dollars de cargaisons, et ce, sans compter *l'Ever Given* lui-même et la marchandise qu'il transportait. Des centaines d'assureurs différents se sont retrouvés sollicités dans l'affaire. Déclarer le navire en avarie commune a permis de supporter tous ces coûts.

²³ Yves Tassel, Académie de la Marine 6 décembre 2000, la spécificité du droit maritime, Le droit maritime – un anachronisme ? ADMO 1997 p.143

²⁴ Le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes, 1968, Espace et ressources maritimes p.115.

Cette affaire nous rappelle alors à quel point cette institution ancestrale est exploitée par les armateurs pour permettre de répartir les coûts et les dépenses hors normes mis en œuvre pour régler les conséquences financières et autres mesures conservatoires causées par les évènements de mer impliquant des navires porte-conteneurs géants qui peuvent concentrer des milliers d'intérêts contributifs²⁵.

La question de la suppression de l'avarie commune, bien que souvent évoquée, ne semble alors jamais avoir été très sérieusement envisagée. L'institution, bien que très critiquable sur certains aspects, trouve sa raison d'être lorsque des situations comme celles de *l'Ever Given*, ou d'autres cas tout autant importants, se produisent. C'est en ce sens d'ailleurs que le Doyen Rodière a toujours affirmé que l'avarie commune ne mourrait qu'avec la matière du droit maritime et pas avant.

²⁵ Pour mémoire *Ever Given* – échouement dans le Canal de Suez en date du 23/03/2021.

PARTIE 2 : la multiplicité des étapes d'une procédure complexe

La procédure de l'avarie commune est longue et fastidieuse. Lorsque le capitaine souhaite mettre son navire en avarie commune, il doit s'assurer de pouvoir la déclarer (Chapitre 1). Une fois déclarée, l'avarie commune donne lieu à une contribution supportée par tous les intéressés à l'expédition maritime (Chapitre 2). La procédure d'avarie commune ne prendra fin qu'après le règlement de ces différentes parties (Chapitre 3).

Chapitre 1 : L'étape primordiale de la déclaration en avarie commune

Pour pouvoir déclarer une avarie commune, le capitaine doit en premier lieu s'assurer qu'il remplit un certain nombre de conditions (Section 1). Après vérification faite, si les conditions sont remplies, aura lieu l'étape du classement en avarie commune (Section 2).

Section 1 : Les conditions de déclaration en avarie commune

En vertu de la règle A des règles d'York et d'Anvers, les conditions à remplir pour déclarer une avarie commune sont au nombre de quatre et doivent exister simultanément. Toutefois, comme nous l'avons d'ores et déjà évoqué, la règle A peut s'effacer au profit des Règles chiffrées des Règles d'York et d'Anvers.

La Règle Paramount de ces mêmes règles, introduite en 1994, dispose que « En aucun cas un sacrifice ou une dépense ne seront admis en avarie commune s'ils n'ont pas un caractère raisonnable ». Elle a ainsi ajouté la condition du sacrifice raisonnablement consenti. Cette règle en revanche, n'est pas dérogoire. Elle a été mise en place pour faire front aux abus de la part des capitaines qui auraient tendance à engager des sommes irréfléchies.

Le caractère raisonnable de la dépense ou du sacrifice est toujours apprécié de manière très subjective. Le capitaine doit agir conformément au bon sens, sans excès. Cependant, cette estimation du péril et de la raison peut apparaître délicate car celui-ci doit tout de même prendre des décisions de manière assez urgente, conformément à ce qu'il estime être la meilleure décision.

Outre cette règle Paramount qui se situe hors du corps de texte des règles lettrées d'York et d'Anvers, la loi française tout comme la loi internationale ont prévu quatre conditions élémentaires à remplir pour permettre la déclaration de l'avarie commune (A). A l'inverse, certaines conditions qui pourraient, de prime abord paraître essentielles, n'ont en réalité aucune incidence sur la qualification de l'avarie commune (B).

A. Les conditions retenues

En vertu de la Règle A d'York et d'Anvers, il y a acte d'avarie commune quand un sacrifice exceptionnel est fait (1), de manière intentionnelle et volontaire (2), décidé pour conjurer un péril (3) pour le salut commun de tous (4).

1. Un sacrifice exceptionnel

L'idée de dépense ou de sacrifice constitue la base de l'institution de l'avarie commune. La notion d'« exceptionnel » est censée décrire les circonstances dans lesquelles le sacrifice doit avoir été consenti.

Ce caractère exceptionnel du sacrifice signifie que le capitaine ne l'aurait pas engagé dans des conditions normales d'exploitation. La contribution qui sera due par les intéressés sont de deux catégories : les avaries-dommages et les avaries frais. Ainsi, le sacrifice consenti peut-être un dommage matériel causé au navire ou à la cargaison, ou alors une dépense exceptionnelle. Si la dépense ou le dommage sont « la conséquence de mesures ordinaires prises dans le cadre des obligations incombant au transporteur au titre du contrat de transport » la première condition de l'avarie commune ne pourra être caractérisée.

Le droit français, à l'inverse des Règles d'York et d'Anvers, n'utilise pas la notion de « sacrifice » mais celle de « perte » dans son Code des transports depuis l'ordonnance de 2010. Cela n'a pour autant pas de conséquence sur le caractère exceptionnel dont elle doit revêtir.

Lorsque l'on dit que l'initiative du capitaine de consentir à cette perte ou à cette dépense doit être exceptionnelle, cela signifie que la décision doit être prise dans des circonstances extraordinaires. Cette mesure aura alors pour but de modifier les effets généralement produits par l'avarie, afin d'éviter un dommage ou du moins de l'atténuer. Il est nécessaire, selon les juges français, « de donner au mot 'extraordinaire' son sens premier qui se rapporte à la notion d'inhabituel et non pas le rattacher à une notion d'importance »²⁶. Ce n'est pas l'acte en lui-même qui doit être exceptionnel, mais bel et bien les circonstances extérieures qui auront poussé le capitaine à décider de ce sacrifice / cette dépense.

De cette façon, à partir de cet événement exceptionnel, toutes les avaries qui s'y rattachent ne seront plus des avaries particulières, mais bel et bien des avaries communes, à conditions, bien sûr, que les trois conditions subséquentes soient également remplies.

2. Un acte volontaire ou intentionnel

La deuxième condition prévue par les Règles d'York et d'Anvers est le caractère volontaire du sacrifice, ou de la dépense. Le sacrifice ou la dépense doivent avoir été raisonnablement et intentionnellement consentis par le capitaine du navire. Il ne doit pas résulter d'un événement fortuit. Les biens ne peuvent être sacrifiés si, au moment du sauvetage, ils ont déjà été perdus ou endommagés en raison d'une quelconque autre avarie.

Un dommage accidentel ne peut dès lors pas entrer dans le champ d'application des avaries communes. C'est ainsi qu'un incendie dans une cale, à titre d'exemple, n'est pas

²⁶ T. Com de Marseille, 14 mars 2014, n°2012F02894, Allianz Global C&S et a. c/ CMA-CGM, DMF 2017 n°792 p. 534.

constitutif en lui-même d'une avarie commune. Il aurait fallu pour cela que le capitaine décide par exemple de sacrifier des marchandises saines dans le but d'éviter la propagation rapide des flammes²⁷.

Dans un arrêt de la Chambre Commerciale de la Cour de Cassation, les juges ont estimé qu'« après avoir relevé qu'un incendie s'est déclaré à bord du navire, au cours du voyage, que dans leur plus grand nombre, les cartons ont été détruits à la suite d'un acte volonté du capitaine qui a décidé de faire inonder la marchandise pour éviter la propagation du feu [...] la Cour d'Appel a retenu, à bon droit, que le transporteur aurait dû déclarer le navire en avarie commune »²⁸.

De même, un abordage en tant que tel n'est pas une avarie commune mais une avarie particulière affectant le navire. C'est uniquement lorsque cet abordage compromet la sécurité du navire et de la cargaison et que le capitaine décide de faire appel à un remorqueur, que l'on pourra caractériser l'avarie commune.

Il y a également acte volontaire lorsque le capitaine décide de s'échouer sur la rive afin d'éviter une collision dans un chenal avec un navire désemparé.

Finalement, les réparations entreprises en pleine mer, pour permettre au navire d'atteindre son port de destination plus rapidement face à une aggravation des conditions météorologiques entrent dans le cadre des avaries communes²⁹.

Le capitaine étant gardien des intérêts communs, il est le seul capable de décider des intérêts maritimes engagés en tant que sacrifice pour le salut de tous. Jusqu'en 1967, il était exigé que le capitaine prenne l'avis des principaux membres de l'équipage avant de consentir au sacrifice ou à la dépense. Toutefois, cette exigence a été abandonnée puisque le capitaine est finalement considéré comme le seul et unique représentant des intérêts communs. L'article L5133-3 du Code des transports dispose désormais que « *les avaries communes sont décidées par le capitaine et constituées par les dommages, pertes et*

²⁷ CA Aix en Provence 10 décembre 1976 DMF 1978.

²⁸ Cour de Cassation, Chambre commerciale, 29 mai 2001 99-10.752

²⁹ CA Aix en Provence, 13 mars 2002, n°98/14092, Blue Shire Marine et a. c/ mutuelle du Mans et a.

dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime ».

La volonté du capitaine qui déclare l'avarie commune doit être dictée par une certaine intelligence et une certaine clairvoyance, cela nous renvoie à la Règle Paramount disposant que le sacrifice doit être raisonnablement consenti par le capitaine. Lorsqu'il souhaite consentir à un sacrifice ou à une dépense, il doit respecter une certaine procédure mise en place pour s'assurer qu'il ne transforme pas, à son aise, des avaries particulières en avaries communes.

3. Décidé pour conjurer un péril

Ce sacrifice, consenti de manière volontaire par le capitaine, doit avoir eu pour but d'éviter un danger qui soit réel. Le dommage ou la dépense doivent être justifiés par la présence d'un péril imminent, ou du moins probable.

La Règle A des Règles d'York et d'Anvers mentionne que le sacrifice extraordinaire doit avoir préservé les intérêts engagés dans l'expédition contre un « péril ».

La loi française, quant à elle, a préféré utiliser les termes de « salut commun et pressant ». Il est dans tous les cas nécessaire que le capitaine se trouve face à un danger imminent. Le terme « pressant » laisse sous-entendre que la menace doit être proche, sans pour autant qu'elle soit inévitable. Le danger peut provenir indifféremment d'un cas fortuit, de circonstances naturelles, voir même d'une faute de l'une des personnes engagées dans l'expédition.

Il est nécessaire d'opérer une distinction entre la réalité ou l'imminence d'un danger et le caractère préventif de la mesure prise.

Le naufrage de l'AMOCO-CADIZ qui a eu lieu le 16 mars 1978 dans la Manche semble parfaitement illustrer ce propos. Les juges avaient estimé dans cette affaire que si le navire était en panne de gouvernail, sa perte ne semblait pas inéluctable, en revanche la prudence commande d'admettre qu'il valait mieux ne pas attendre qu'elle le devienne pour décider

qu'il soit aidé. Le capitaine doit agir en amont, en prenant la décision qui lui semble la plus appropriée à la situation.

La question de savoir si le danger doit absolument être imminent et irrémédiable, ou alors s'il suffit qu'il soit probable semble être à l'origine de quelques contradictions de la part des professionnels du droit qui peinent à trouver un accord commun. Si certains grands auteurs du droit maritime français, comme Christian Scapel ou le Doyen Rodière, ont considéré que pouvait être admis en avarie commune le sacrifice consenti par un capitaine face à un danger hypothétique, dans une mesure de précaution, des décisions ont été rendues affirmant le contraire. Les juges ont alors eu l'occasion d'estimer que l'imminence du péril était une condition de la mise en œuvre de l'avarie commune³⁰.

Le caractère irrémédiable et imminent d'un péril reste avant tout à l'appréciation de chacun. Le danger doit être, en revanche, obligatoirement réel et important. L'avarie commune sera admise dès lors que le capitaine aura de sérieuses raisons de penser que le navire est en danger et que, face à ce danger, la décision prise semble appropriée.

Il apparaît comme légitime le fait que certains auteurs et juges soient réticents à l'absence d'exigence d'un danger imminent et irrémédiable, car le simple fait de pouvoir déclarer une avarie commune face à un danger hypothétique pourrait potentiellement laisser une porte ouverte à des abus de la part des capitaines. Néanmoins, on ne retrouve pas cette exigence formelle de danger immédiat ou irrémédiable que ce soit dans les Règles d'York et d'Anvers ou dans la loi française. On se contentera alors de dire que l'avarie commune sera admise si le sacrifice ou la dépense ont été consentis pour éviter un potentiel péril. Le caractère nécessaire de l'intervention dépend avant tout de l'idée que le capitaine s'en fait.

4. Pour le salut commun de tous

L'avarie commune fait naître une obligation de paiement à plusieurs personnes qui ne sont pas responsables du dommage et de la dépense, et ce, sans que leur

³⁰ CA Rouen, 19 novembre 1998 n°9700620, La réunion Européenne et a. c/OOCL, BTL 1999, p.350.

consentement n'ait été requis. C'est ainsi que la quatrième condition, celle du salut commun, a été édictée. L'idée est que chacun des intérêts finisse par trouver son compte à la mise en avarie commune. Le sacrifice doit ainsi avoir été souffert, ou la dépense doit avoir été faite, dans un but d'intérêt commun.

LA Règle A d'York et d'Anvers dispose que le sacrifice ou la dépense doit être encourue pour le salut commun tandis que la loi française considère que pour qu'une perte ou une dépense soit admise en avarie commune, il faut que les circonstances restent proches du salut commun.

Suite aux pressions causées par l'affaire MAKIS, la notion de salut commun a été étendue à celle de bénéfice commun, élargissant de ce fait le champ d'application de l'institution.

La condition de l'intérêt commun est, sans conteste, l'exigence fondatrice de l'avarie commune. C'est effectivement grâce à la communauté des intérêts qui se forme entre les différents participants à une expédition que l'institution de l'avarie commune continue d'exister encore aujourd'hui. La communauté d'intérêts se forme lors de chaque voyage dans le but de faire face aux nombreux périls de la navigation maritime.

Les intérêts communs se créeront si c'est une expédition commune donc une société, mais l'avarie commune n'est pas réductible à une société créée de faits telle que prévu par l'article 1873 du code civil, car le but n'est pas de profiter d'une économie et de créer des bénéfices mais bien de répartir les coûts entre les personnes. Il ne s'agit pas non plus d'un contrat au sens de l'article 1199 du Code Civil, le contrat ne crée d'obligation qu'entre les parties or l'avarie commune va créer des liens entre les participants de l'expédition sans être en lien contractuel. L'intérêt marchandise est en lien contractuel avec les intérêts corps mais entre deux intérêts marchandises, il n'existe aucun lien contractuel³¹.

Il n'y aura ainsi pas d'avarie commune si les intérêts unis ne sont pas ceux d'une cargaison et d'un navire (ce qui est le cas lorsqu'une partie de la marchandise est déjà déchargée et que certaines marchandises sont noyées dans l'une des cales³²). Le navire et la cargaison sont unis d'intérêt alors même qu'ils n'appartiennent pas au même

³¹ Cours de Droit maritime général de M. Christophe Thelcide.

³² CA Aix en Provence 17 septembre 1985, BTL 1986.

propriétaire. Le sacrifice consenti par le capitaine pour faire face à un danger doit avoir été pris dans le but de sauvegarder du mieux qu'il peut les intérêts de la communauté, et de ce fait, réduire au maximum les dommages et dépenses engendrées. Seuls les intérêts engagés dans l'expédition maritime au moment où la décision du sacrifice est prise seront admis en avarie commune et donneront lieu à la contribution de tous.

Les différents participants au voyage maritime doivent trouver leur compte en cas d'avarie commune. Ce lien qui les unit n'existe que dans leur intérêt. L'action doit être faite pour la sécurité commune dans le but de sauver l'expédition et non dans l'intérêt d'une seule partie.

La communauté d'intérêts est constituée du navire, du fret, et de la cargaison. La création de la communauté d'intérêt est soumise aux trois conditions suivantes :

- Les intérêts doivent appartenir à des propriétaires différents. Une même personne ne pourrait contribuer pour elle-même, sauf dans le cas où ces valeurs ne seraient assurées auprès de personnes différentes.
- Seuls les intérêts se trouvant à bord au moment où l'acte volontaire du capitaine sont tenus de cette pratique.
- Tous les intérêts ont dû être menacés par le danger car autrement il n'y aurait plus avarie commune mais avarie particulière.

Sont exclus de la communauté les intérêts détachables du navire et de sa cargaison.

Ni la loi française, ni la loi internationale ne prévoient des dispositions concernant la durée de cette union. Néanmoins, le principe est le suivant : l'union d'intérêts prend naissance au fur et à mesure que la cargaison est chargée à bord et se termine à son déchargement au port de destination.

Cette union dure le temps de l'expédition maritime, et rien de ce qui ne se produit avant ou après ne l'intéresse. Ainsi, lorsque la marchandise est déchargée avant la fin du voyage, l'union d'intérêt est rompue et les potentiels dommages qui se produiront lors de cette rupture ne pourront donner lieu à une contribution commune. Finalement, lorsque

le capitaine décide de se séparer définitivement d'une partie de la cargaison, l'union se poursuivra avec la partie de la cargaison restée à bord.

En conclusion, une avarie commune pourra être déclarée dans l'hypothèse où le capitaine aurait consenti, de manière totalement volontaire, à un sacrifice ou une dépense, dans le but d'éviter un péril, pour le salut commun des intérêts à bord. A côté de ces conditions absolument essentiels, d'autres exigences n'ont pas été retenues, ni par le droit français, ni pas les règles d'York et d'Anvers.

B. Les conditions non retenues

Les deux principales exigences qui n'ont pas été retenues et que sont celles de l'acte fautif de l'un des membres de l'équipage dans un premier temps (1), et de celle du résultat utile dans un second temps (2).

1. L'acte fautif d'un participant à l'expédition

Comme nous l'avons évoqué antérieurement : la décision d'avarie commune doit être prise pour éviter un péril. Si la condition du danger réelle est absolument essentielle, sa provenance n'a que peu d'intérêt.

Le droit maritime a en effet admis que les dommages ou dépenses qui résulteraient de la faute du capitaine, du transporteur ou encore du chargeur peuvent être admis en avarie commune si les quatre conditions essentielles, citées ci-dessus, sont remplies. C'est ainsi que la Règle D d'York et d'Anvers prévoit que « lorsque l'évènement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute ».

La Chambre Commerciale de la Cour de Cassation a d'ailleurs également affirmé que « lorsque l'évènement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence qu'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y

aura pas moins lieu à la contribution, mais sans préjudice des recours ou des dépenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute ».³³

Plus tard, la Cour d'Appel de Paris a quant à elle eu l'occasion de réaffirmer que « le fait que l'évènement à l'origine de cette procédure soit éventuellement due à une faute d'une partie n'a pas d'incidence sur l'obligation du propriétaire des marchandises sauvées et à l'assureur de ce dernier de contribuer ».³⁴

Ainsi, la faute de l'un des intéressés à l'expédition n'empêche pas la déclaration en avarie commune qui créera une obligation de contribution de la part de tous. En revanche, une fois toutes les contributions versées et une fois l'auteur de la faute identifié, tous les intérêts ont un droit recours contre lui. Il peut s'agir d'un recours d'un intérêt cargaison contre le transporteur, d'un recours du transporteur contre un chargeur, ou encore du recours d'un chargeur contre un autre chargeur.

Outre la faute de la part de l'un des intéressés, le résultat utile de l'avarie commune fait également partie des conditions non retenues.

2. Le résultat utile

On a, pendant de nombreuses années, considéré que pour qu'il y ait avarie commune il fallait que l'acte du capitaine ait eu un résultat utile. La contribution ne pouvait alors pas avoir lieu si aucun des intérêts n'avait été sauvé ou conservé.

Cette condition avait été soutenue par la doctrine française sur un argument théorique basé sur les règles de l'enrichissement sans cause, en vertu de l'ancien article 423 du Code de Commerce qui prévoyait que « si le jet ne sauve le navire, il n'y aura lieu à aucune contribution ». L'exigence a finalement été abandonnée avec la loi de 1967 sur les événements de mer. S'agissant des Règles d'York et d'Anvers, elles ne font également pas mention de la nécessité d'un résultat utile. Ce qui est fondamental en matière d'avarie

³³ Arrêt du 4 mars 2014 n°13-11.008.

³⁴ Arrêt du 3 juin 2019 n°17/01597.

commune, ce n'est pas son aboutissement, mais bel et bien la volonté du capitaine de sauvegarder au maximum les intérêts des parties.

En plus d'être discutable, l'ancien article 423 du Code de Commerce était désuet puisqu'il ne mentionnait que le cas du jet de la cargaison par-dessus bord, il n'était ainsi plus, et ce depuis longtemps, en conformité avec la pratique de la navigation maritime.

Lorsqu'une mesure prise se révélerait être inefficace, mais qu'une seconde mesure donne le résultat attendu, c'est l'ensemble qui revêt le caractère commun. Ainsi, si un navire échoué s'efforce en vain de se déséchouer et fini par briser son hélice, il fera alors appel à une assistance. L'ensemble de ces événements entrera en avarie commune, qu'il s'agisse du bris d'hélice ou de la rémunération d'assistance³⁵. Le résultat s'apprécie à l'instant de la fin de l'aventure.

On considère aujourd'hui que peu importe le résultat, utile de l'acte, il faut simplement que celui-ci ait été fait dans but de salut commun.

Section 2 : Le classement en avarie commune

Il existe deux types d'avaries communes à distinguer lors de l'étape de la déclaration en avarie commune (A), encore faut-il que celles-ci puissent être déclarées en avarie commune, ce qui permettra au capitaine de déclencher la procédure (B).

A. La distinction à opérer entre deux catégories d'avaries communes

Les avaries admises en avaries communes peuvent dès lors être classées en deux grandes catégories : les avaries-dommages (1), ainsi que les avaries-frais (2).

³⁵ Traité de droit maritime Litel 1958, n°528 – R. Rodière, Traité Général de Droit maritime. Evènements de mer : Dalloz 1972, N°324.

1. Les avaries dommages

Les avaries-dommages résultent d'un sacrifice consistant en un dommage causé à la cargaison ou au navire. Ce sont des dégradations physiques causées au navire ou à la marchandise, dans le but d'éviter un dommage qui aurait été encore plus conséquent, voir même une perte totale. On inclut également dans cette catégorie la perte de fret qui résulterait d'un dommage subi par la cargaison, à condition toutefois, qu'elle constitue un intérêt autonome.

Que le dommage soit subi par la cargaison ou le navire, il doit dans tous les cas être consenti pour le salut commun.

Les actes des dommages causés à la cargaison sont faits par le capitaine et non par le chargeur. Tous contribueront ensuite à réparer cette avarie. L'exemple le plus parlant d'avaries dommages causés à la marchandise que l'on puisse citer est celui du jet à la mer dans le but d'alléger le navire, qui est aujourd'hui prévue par la Règle I d'York et d'Anvers. C'est le plus ancien, et il a été pendant longtemps le plus fréquent. Des marchandises étaient jetées par-dessus bord afin de rendre le navire plus léger et de lui permettre de résister à une tempête ou de fuir devant un ennemi. Il s'agissait d'une manœuvre relativement simple. Cet exemple aujourd'hui est presque devenu théorique. En premier lieu les navires ne sont jamais surchargés et ainsi rarement ralentis par la présence de marchandises à bord. De plus, cette manœuvre qui était relativement aisée à l'époque serait aujourd'hui beaucoup plus compliquée et pas forcément utile étant donné la manière dont les marchandises sont arrimées (les plus lourdes au fond de la cale).

L'hypothèse du jet à la mer est néanmoins toujours illustrée dans les règles d'York et d'Anvers qui prévoient dans leur Règle II que « *Sera admis en avarie commune la perte ou le dommage causé aux propriétés engagées dans l'aventure maritime commune ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun [...] pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun* ».

Il existe de nombreux autres exemples d'avaries-dommages, notamment les marchandises sacrifiées à l'ennemi en cas d'acte de piraterie, l'extinction de l'incendie par l'eau causant

irrémédiablement un dommage à la cargaison³⁶, la perte des marchandises placées sur allèges (le navire qui ne peut pas franchir la passe d'un port ou la barre d'une rivière décharge une partie de la cargaison), etc.

A côté de ces avaries causées à la cargaison il y a les avaries causées au navire en lui-même. En pratique, les armateurs sont fréquemment tentés de porter en avarie commune un grand nombre de dommages et pertes subis par le navire. Il est donc important de s'assurer là du caractère volontaire de l'avarie. On retrouve alors par exemple l'hypothèse de l'échouement volontaire du navire, prévu à ce propos par la règle V des Règles d'York et d'Anvers, le sacrifice des agrès et des accessoires (câble ou mât rompu ou coupés, ancres ou autres effets abandonnés), ou encore les dommages causés au navire par acte volontaire de sauvetage du capitaine (sabord dans la coque, manœuvre de renflouement).

L'hypothèse la plus ancienne en matière de dommages causés au navire est celle du forçage des voiles, dans laquelle le capitaine faisait porter au navire plus de voiles qu'il ne pouvait en porter pour forcer sa vitesse et échapper à la tempête ou à l'ennemi. Les mâts étaient alors très souvent brisés et les voiles rompues ou emportées.

Dans la pratique actuelle, on ne retrouve plus le forçage de voiles mais il existe des cas de forçage de vapeur : des capitaines dont les machines ont été surmenées par le temps ou l'usure n'hésitaient pas à écrire sur leur livre de bord qu'ils avaient forcé la vitesse et la vapeur et ainsi faisaient passer la réparation de la machine en avarie commune.

2. Les avaries-frais

Les conséquences d'une avarie commune ne se limitent que rarement aux dommages matériels et sont souvent accompagnées de dépenses, généralement conséquentes. C'est pourquoi on retrouve une deuxième catégorie, celle des avaries-frais. Elle est d'une détermination plus délicate. Ce sont des dépenses accidentelles engagées par le capitaine dans l'intérêt de tous, lorsque la communauté se trouve face à un risque grave. Ces dépenses ont un caractère anormal et sont dues à un événement exceptionnel.

³⁶ Voir Annexe 1, Règle III d'York et d'Anvers p.79

Elles sont censées éviter ou réparer une perte ou un dommage important subis par le navire ou sa cargaison. La difficulté consiste alors à distinguer les dépenses entrant en avaries-communes et celles qui en sont exclues.

La détermination des avaries-frais résulte du compte de ce qui a été déboursé et des frais accessoires.

Les dépenses étant bonifiées en avaries communes peuvent être classées en deux grandes catégories : les dépenses directes (a) et les dépenses substituées (b).

a. Les dépenses directes

Il s'agit des frais ayant été directement engagés par le capitaine. Elles se reconnaissent simplement par leur caractère et n'auraient jamais pu être engagées dans des conditions normales de navigation. Ce sont des dépenses admises en avarie-commune en raison de leur nature.

Ces frais seront admis en avarie commune si les quatre conditions de qualifications de celle-ci sont bien remplies. Les frais doivent toutefois avoir été exposés à la suite de la survenance de l'évènement exceptionnel en question.

Les dépenses par nature sont variées, on retrouve notamment :

- Les frais d'assistance : on s'en remet, pour la calculer, à la Convention de 1989 sur l'assistance. Toutefois, l'indemnité spéciale prévue par l'article 14 n'entre toutefois pas parmi les dépenses de l'avarie commune puisque sa raison d'être n'est pas de sauvegarder les intérêts de la communauté mais bien la protection de l'environnement.
- Les frais de relâche forcée : ce sont en principe des dépenses normales de la navigation, sauf dans le cas où la relâche est faite pour éviter un péril. La règle X d'York et d'Anvers prévoit quelles sont les dépenses faites dans le port de relâche, par le capitaine, qui doivent être classées en avarie commune. Il s'agit principalement des frais engagés dans le port de refuge, et des frais de manutention et de magasinage.

- Les frais des salaires et nourriture de l'équipage : ces dépenses à priori normales sont ainsi classées en avarie commune à la suite d'un évènement exceptionnel.
- Les frais de remorquage : ces frais sont en principe à la charge de l'armateur, sauf quand elles sont engagées dans l'intérêt de tous pour conduire le navire dans un port pour être plus facilement réparé après une avarie commune.

Sont également classées en avaries communes toute autre les autres dépenses dues à un évènement exceptionnel : dépenses occasionnées pour effectuer un jet à la cargaison, dépenses de manutention pour combattre un incendie, frais de renflouement, frais et nourriture de l'équipage, frais de location d'allèges...

Les dépenses exposées pour le règlement de l'avarie commune étant très élevées, elles sont généralement bonifiées en avarie commune au même titre que les potentiels frais d'arbitrage qui peuvent être entraînés s'il y a des contestations.

Ces dépenses ne seront évidemment admises en avarie commune, qu'à condition d'avoir été exposées à la suite de la survenance de l'évènement exceptionnel. Les dépenses antérieures n'auront pas à être supportées par tous les intéressés à l'expédition.

b. Les dépenses substituées

Ce sont des dépenses occasionnées en remplacement de celles qui auraient dû être classées en avarie commune. Les dépenses substituées sont des frais admis par la pratique et bonifiées en avarie commune. Au lieu de bonifier une dépense déterminée en avarie commune, on créera une dépense supplémentaire.

Rodière la définit comme une dépense « qui par nature, n'est pas une avarie commune parce qu'elle n'est pas la conséquence directe de l'avarie commune mais qui emprunte ce

caractère parce que, en certaines circonstances, elle prend la place d'une dépense qui aurait été commune »³⁷.

Cette dépense ne doit en aucun cas être supérieure à la dépense d'avarie commune qu'elle permettra d'éviter. Il conviendra alors, pour le dispatcheur, de calculer la dépense qui aurait été engagée si la mesure de substitution n'avait pas été prise. Si la dépense substituée est d'un montant inférieur, elle sera admise en avarie commune en totalité. Si elle est d'un montant supérieur, on ne bonifiera que la partie égale à la dépense d'avarie commune.

C'est la Règle F des Règles d'York et d'Anvers qui pose ce principe : « la dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée ». Ces dépenses sont, en pratique, sources d'importantes difficultés. En droit français, l'article L5133-6 du Code des transports nous propose une définition relativement similaire.

Nous pouvons illustrer le cas des dépenses substituées via l'exemple suivant : un navire a subi un dommage qui sera classé en avarie commune, le port de refuge étant mal outillé, le capitaine prend la décision de faire remorquer le navire dans un autre port, plus éloigné mais dans lequel les réparations pourraient se faire dans de meilleures conditions. Les frais de remorquage ne sont, dans ce cas-là, pas des frais engagés dans un but de salut commun et au moment du danger mais la dépense sera considérée comme substituée car elle aura remplacé la dépense qui aurait dû être faite dans le port de refuge et donc pourra être bonifiée en avarie commune³⁸.

Le classement des avaries communes en ces deux catégories sera à la tâche du dispatcheur. Avant cela, le capitaine et l'armateur auront une procédure à suivre scrupuleusement.

³⁷ Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, n°425, 1972.

³⁸ Exemple trouvé dans le FASC 1245 en date du 25 mars 2021- Yves Tassel Jurisclasseur.

B. La procédure de la déclaration en avarie commune

Une expédition maritime n'a lieu sans l'émission, au préalable, d'un connaissance ou d'une charte-partie en cas d'affrètement. Dans ces documents est habituellement incorporée une clause d'avarie commune prévoyant la loi qui serait applicable dans une telle hypothèse. En pratique les Règles d'York et d'Anvers sont largement préférées, mais il n'est pas pour autant inenvisageable que les parties choisissent de se référer au droit français par exemple.

L'avarie commune, pour donner lieu à contribution, doit obligatoirement être déclarée. La procédure à suivre par le capitaine, l'armateur, le transporteur et toute les autres parties engagées dans l'aventure maritime sera longue et complexe.

La déclaration d'avarie commune, qui ouvre une procédure de répartition des frais et dommages engagés par des mesures de sauvetage décidées dans l'intérêt commun n'a pas pour effet de mettre fin au contrat de transport qui, or le cas de la disparition des marchandises, s'achève lors de leur livraison³⁹.

Le capitaine a pour obligation, lorsque l'incident a lieu, de noter dans son journal de bord, dès que les conditions le lui permettent, la date, l'heure, le lieu et les circonstances exactes de l'évènement exceptionnel, les motifs qui l'ont poussé à prendre sa décision ainsi que les mesures qu'il a ordonnées. Ce journal de bord fera office de preuve. On considère en matière d'avarie commune que « La preuve qu'un dommage ou une dépense doit être classée en avarie commune incombe à celui qui le demande »⁴⁰. Cette pratique de rédaction des évènements doit toutefois être distinguée du déclenchement de la déclaration d'avarie commune en elle-même.

Il est d'usage, après que l'incident déclencheur de l'avarie commune ait eu lieu, que le navire rejoigne un port de refuge ou un port de relâche pour y être réparé. Il s'agit parfois du port de chargement / déchargement initialement prévu. Quoiqu'il en soit, lorsque le

³⁹ Cour de Cassation 1^{er} décembre 2009 n°08.14.203.

⁴⁰ D. n°68-65, 19 janvier 1986 art.4 JO 25 janvier 1968.

premier port aura été atteint, le capitaine devra, dans les 24 heures qui suivent, affirmer les faits qu'il a rapporté dans son journal de bord et en aviser l'armateur et tous les autres intéressés par le biais de son journal ainsi que d'un rapport de mer transmis au tribunal ou aux autorités maritimes compétentes.

L'armateur, une fois avisé par le capitaine agira prendra la décision finale quant à la déclaration de l'avarie commune. Il peut arriver en pratique que l'armateur ne trouve pas d'intérêt à déclarer l'avarie commune puisqu'aucun des intérêts lui afférant n'a été engagé. Cela ne privera pas pour autant les propriétaires des marchandises sacrifiées d'une contribution puisqu'elles pourront demander l'ouverture de la procédure d'avarie commune par voie de justice et saisir conservatoirement le navire en garantie de leur créance. La Règle E d'York et d'Anvers dans son 2) prévoit à ce propos que « Les parties qui réclament une admission en avarie commune doivent notifier par écrit au dispacheur, dans les 12 mois de la date à laquelle a pris fin l'aventure maritime commune, la perte ou la dépense pour laquelle elles réclament contribution. ».

S'il décide d'approuver la décision du capitaine de déclaration en avarie commune, ce sera à lui de d'ordonner les instructions à suivre. Il pourra alors faire appel à un dispacheur qui l'assistera dans toute la procédure, en sa qualité de professionnel le plus avisé en matière d'avaries communes. Ce dernier devra notamment aider l'armateur à obtenir la proportion des marchandises perdues et des marchandises sauvées, à recueillir les frais approximatifs qui ont été engagés lui permettant d'estimer et de calculer les dépenses.

Les parties à notifier de la situation de l'avarie commune peuvent être, en dehors du propriétaire du navire et des réceptionnaires des marchandises, les avocats, le dispacheur, les P&I club, les affréteurs en cas d'affrètement, les agents du port de déchargement, les experts en avarie commune ou encore les experts de classification. Nous remarquons ainsi à la vue de tous ces différents intervenants que la procédure de l'avarie commune est d'une envergure considérable.

Par la suite, le transporteur informera les réceptionnaires de la situation et leur fera savoir que la délivrance de leur marchandise n'aura lieu qu'après un engagement de leur part à payer la contribution qui leur incombe. La garantie qu'ils effectueront ce paiement passe

en général par la signature d'un compromis d'avarie commune⁴¹ ou la fourniture d'une caution. Le compromis d'avarie est un document qui relate des faits ayant suscité la procédure d'avarie commune. Il est rédigé par l'armateur avec l'aide des dispacheurs par lequel les réceptionnaires des marchandises s'engagent à verser la contribution qui leur ait demandé par leur simple signature. L'armateur, en pratique, préférera également requérir la contre-signature de la banque ou de l'assureur des intéressés. Il ne s'agit pas pour autant d'un engagement inconditionnel et le réceptionnaire aura la possibilité de demander que le règlement de l'avarie commune ne soit pas homologué.

Les assureurs corps et machine devront, eux aussi, être prévenus de la situation. Ils nommeront alors leur propre expert qui sera chargé d'examiner à son tour la situation. L'assurance a pour habitude de recueillir l'avis de cet expert avant de consentir à couvrir une dépense pour protéger leurs intérêts.

En pratique il arrive régulièrement que l'armateur soit contraint d'engager des frais afin de sauver l'expédition, il sera en principe le seul à en supporter les coûts jusqu'à l'étape du règlement d'avarie commune. L'établissement de ce règlement est relativement long, il peut prendre plusieurs mois voire plusieurs années, l'armateur dispose alors de garanties lui permettant de s'assurer qu'il recevra son dû. Toutefois, avant l'étape finale qu'est le règlement de l'avarie commune, il faudra établir quel devra être la contribution de chacun des intéressés.

Chapitre 2 : La contribution en avarie commune

Une fois que l'avarie commune a été déclarée conformément aux procédures, et que chacun des intéressés à l'expédition aura été avisé de la situation, aura lieu la seconde étape concernant la répartition de la contribution de chacun. Cette contribution sera

⁴¹ Voir annexe 2.

ordonnée par le biais d'un règlement d'avarie commune par le dispacheur (Section 1), qui devra déterminer le montant de la masse créancière ainsi que le montant de la masse débitrice (Section 2).

Section 1 : Le rôle du dispacheur

Le dispacheur, également appelé expert-répartiteur, est un acteur absolument indispensable lorsqu'il y a avarie commune. La déclaration d'un navire en avarie commune déclenche une procédure destinée à faire contribuer tous les participants au voyage. Cette répartition des dépenses qui devront être supportées par chacun nécessite une évaluation, qui sera présentée par le biais d'un document nommé édicté par le dispacheur, lui-même : la dispache. Cette dispache déterminera la contribution de chacun et permettra de donner lieu au règlement d'avarie commune⁴², également appelé la dispache.

Lorsque l'avarie commune est déclarée, le dispacheur est nommé par l'armateur du navire. Il s'agit généralement de l'un des secrétaires du Comité des assureurs maritimes. Il pourra alors dans un premier temps, fournir une prestation de conseiller, en guidant l'armateur au travers les différentes étapes de la procédure à suivre. Les intérêts-cargaison qui ne seraient pas satisfaits du choix du dispacheur peuvent demander la désignation d'un « co-dispacheur », qui représentera leurs intérêts. Il arrive que cette demande de désignation de co-dispacheur soit refusée en pratique, ils pourront alors demander la désignation d'un expert judiciaire. A défaut d'accord entre les parties, les experts-répartiteurs sont désignés judiciairement à la requête de la partie la plus diligente par le tribunal de commerce ou par le président du tribunal de grande instance du dernier port de déchargement.

Quoiqu'il advienne, le dispacheur désigné devient le « dispacheur de tous ». Il est absolument essentiel que celui-ci soit totalement impartial. Son rôle est avant tout celui d'un conseiller, mais il a une influence considérable sur les parties. Ce n'est pas un arbitre

⁴² Voir annexe 4.

mais un expert, et sa mission ne consiste pas à trancher un litige mais à s'assurer du bon déroulé de la procédure, pour à la fin, établir le règlement d'avarie commune.

Il devra en premier lieu vérifier que toutes les conditions de l'avarie commune sont réunies. Il sera également un conseiller pour l'armateur, et l'assistera dans l'accomplissement des formalités à remplir pour que la déclaration d'avarie commune soit effectuée en bonne et due forme. Dans le cadre de ces fonctions, il surveille les démarches entreprises par chacune des parties et vérifie que les frais qui ont été exposés sont bien raisonnables et équitables. Enfin, il déterminera les conditions de contribution de chaque intérêt à l'expédition. Chacune des décisions prises par les parties doivent lui être communiquées afin qu'il puisse mener à bien sa mission de répartition des frais qui incomberont à chacun.

C'est lui qui est à la charge du compromis d'avarie commune (*General Average Bond*), qu'il transmettra à l'armateur, qui ensuite, s'occupera de requérir la signature des destinataires des marchandises, ce qui permet d'obtenir de ces derniers leur engagement à régler la somme qui leur est demandée. La restitution de leurs marchandises est conditionnée à la signature de ce document.

Sa mission nécessite pour lui de récolter un certain nombre de documents et d'informations, qui pourront varier en fonction des situations. Ce sont des documents qui concernent à la fois les dépenses liées au navire (extrait du journal de bord, rapport d'expert, frais de détention au port de relâche, détail des réparations effectuées, salaires d'équipage), ainsi que les dommages et dépenses liées à la marchandise à bord (copie du connaissement, manifeste des marchandises à bord, documents de contribution signés par les intérêts marchandises, rapports d'expertise, garanties signées par les assureurs). Ces documents lui permettront d'établir la valeur définitive du navire, des soutes, des conteneurs, et finalement des marchandises.

Le travail qu'il doit réaliser en matière d'avarie commune est absolument capital, il s'agit pour lui de déterminer quelles sont les dommages et les dépenses entrant en avarie commune et quelles sont ceux qui doivent en être exclus. En effet, la règle est que seul les dommages et dépenses volontairement consentis après la survenance d'un événement exceptionnel peuvent être admises. Cela n'empêche pas pour autant que d'autres avaries

aient pu avoir lieu avant la survenance de cet évènement, toutefois il s'agira d'avaries particulières. Il est de plus en plus fréquent, que dans des cas d'avaries communes, certains sacrifices et dépenses soient consenties dans l'intérêt de tous, tandis que d'autres ne sont engagés que dans l'intérêt de chacun. Il appartient alors au dispatcheur de les différencier pour n'admettre que les dommages et dépenses engagés pour le salut commun en avarie commune.

Une fois cette détermination faite, il lui faudra relever les valeurs qui devront y contribuer. Il s'affaira ainsi à établir le montant des sacrifices consentis ainsi que la valeur de l'ensemble des intérêts engagés dans l'expédition. Cette contribution ne dépend pas d'une quelconque relation juridique née du contrat de transport mais repose sur l'idée d'une association d'intérêts créée de faits entre tous les participants.

Une fois les valeurs et dépenses évaluées, il sera chargé de les répartir entre tous les intérêts à l'expédition. Ainsi, il déterminera le taux de participation de chacun dans le règlement d'avarie commune. La contribution d'avarie commune est en premier lieu provisoire, elle consiste en la part mise, selon un pourcentage, de la charge de l'armateur et des propriétaires des marchandises. Elle sera par la suite ajustée de manière définitive après l'établissement d'un décompte par ce même dispatcheur.

En pratique, il arrive que le dispatcheur demande à se faire assister par des experts techniques appelés les sapiteurs. Ce sont des professionnels habituellement chargés d'évaluer un lot de marchandise.

Au terme de ces opérations qui prennent généralement plusieurs mois, le dispatcheur finira par déterminer le montant total des dépenses admissibles en les répartissant en deux grandes catégories : la masse créancière et la masse débitrice. Il lui faudra alors déterminer si, et dans quelles mesures, chaque partie intéressée à l'expédition maritime va devoir contribuer à l'avarie consentie par le capitaine dans l'intérêt commun. La contribution d'avarie commune réalise alors un transfert de la masse débitrice (passive) vers la masse créancière (active).

Section 2 : L'établissement de la masse débitrice et de la masse créancière

L'établissement du règlement d'avarie commune est, en pratique, relativement complexe. Les trois principaux éléments de la contribution d'avarie commune sont le navire, le fret et la cargaison.

L'établissement d'un règlement d'avarie commune se fait sur la base d'une division à opérer par le dispatcheur entre deux masses distinctes : la masse active, dite aussi masse créancière (A), et la masse passive dite aussi masse débitrice (B).

A. La masse créancière

La masse créancière est également nommée la masse active. Elle représente les frais et la valeur des dommages inscrits en avarie commune, c'est-à-dire l'ensemble des dépenses et sacrifices subis par les intérêts corps et cargaisons pour le salut commun. Elle est composée par l'ensemble des intérêts ayant subi une avarie ou une dépense qui entre dans le cadre de l'avarie commune.

Cette masse est essentiellement composée d'avaries-dommages et d'avaries frais. Dès lors qu'un dommage au navire est intégré dans la masse active, le dispatcheur doit évaluer sa valeur, tout au moins les frais qu'il a engendré.

Les dépenses engagées et les dommages subis ne sont admis dans la masse créancière que dans le cas où ils concerneraient un élément de la communauté d'intérêts. Il s'agirait sinon d'une avarie particulière et sa valeur serait imputée à son propriétaire seulement. La Règle C d'York et d'Anvers prévoit notamment que « Seuls les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune seront admis en avarie commune. ».

Les dépenses substituées entrent également dans la masse active car elles ont permis à la communauté de faire une économie ou d'éviter une perte. Ces dépenses peuvent en pratique poser quelques difficultés. Le dispatcheur doit, pour la calculer, estimer la

dépense qui aurait été engagée si les dépenses substituées n'avaient pas été prises, et ensuite la soustraire aux dépenses engagées en substitution.

Il est ici impératif de déterminer la nature et de montant des dommages éprouvés par le navire. « Les éléments constitutifs de la communauté sont l'ensemble des éléments distincts unis par leur présence sur le navire de sorte qu'ils sont exposés ensemble aux périls de la navigation »⁴³.

Les éléments pouvant être intégrés à la masse active sont les dommages et dépenses subis par le navire (1), la cargaison (2) et le fret (3).

1. Le navire

Le navire désigne tout engin flottant, affecté habituellement aux eaux maritimes, qui dispose qu'une autonomie de conduite et qui est apte à faire face aux périples de la mer, telle est sa définition retenue par le droit positif.

Lorsqu'un navire subi un ou plusieurs dommages à la suite d'un événement exceptionnel, une expertise contradictoire sera inévitablement ordonnée pour déterminer les dommages et dépenses entrant en avarie commune. Le rôle de ces experts est d'estimer les travaux à effectuer et ils classeront les dépenses engagées en trois catégories distinctes : frais d'entretien courants, avaries particulières et avaries communes. Seules les dépenses liées aux dommages admis dans cette troisième catégorie pourront intégrer la masse créancière.

Les réparations à effectuer sur le navire ont pour but de le remettre à son propriétaire dans la même situation que celle dans laquelle il se trouvait au début de l'expédition. La règle XIII d'York et d'Anvers nous donne des indications nous permettant d'estimer le coût de ces réparations. Elle prévoit notamment que « *Les réparations à admettre en avarie commune ne seront pas sujettes à des déductions pour différence du "neuf au vieux" quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf, à moins que le navire ait plus de quinze ans* ». Ainsi, la déduction du vieux au neuf laisse à la charge

⁴³ Traité général de droit maritime. Evénement de mer : Dalloz 1972, n°334.

du propriétaire les améliorations dont le navire aura profité du fait des réparations et permet dès lors d'éviter que celui-ci ne s'enrichisse injustement.

Cette même règle précise que les déductions ne doivent être effectuées que sur « *le coût du matériel au moment où il sera usiné et prêt à être mis en place dans le navire* », et que « *Les frais de nettoyage, de peinture ou d'enduit de la coque ne seront pas admis en avarie commune à moins que la coque ait été peinte ou enduite dans les douze mois qui ont précédé la date de l'acte d'avarie commune* ».

Le montant des dommages et pertes subis par le navire à admettre en avaries communes est généralement déterminé au port où s'achève l'expédition. On admettra le montant exact du dommage consécutif au sacrifice décidé par le capitaine. Il sera en principe égal au coût des réparations consécutives aux sacrifices subis : au coût réel si elles ont été effectuées et au coût estimatif dans le cas où elles n'auraient pas encore été effectuées.

Lorsqu'un dommage subi par le navire entre dans la masse active, le dispacheur doit évaluer sa valeur, ou du moins les frais qu'il a engendré.

2. La cargaison

Le Doyen Rodière définit la cargaison comme « tout bien représentant une valeur, donc appréciable à prix d'argent, se trouvant à bord du navire au moment de la mesure du salut »⁴⁴.

L'usage veut que tout bien ayant une valeur pécuniaire qui se trouve à bord du navire lorsque le sacrifice ou la dépense est consenti par le capitaine dans un but de salut commun doit être admis en avarie commune. Le montant représentera le coût des sacrifices faits, calculés sur la base de la valeur des marchandises à l'état sain. Les marchandises déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle, celles qui ont été irrégulièrement chargées, et celles pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance

⁴⁴ Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°339.

sont évidemment exclues de la masse créancière. Ce montant est déterminé au port de déchargement.

La Règle XVII d'York et d'Anvers, qui détermine les valeurs contributives, précise que toute marchandise peut être exclue si le dispacheur considère que le coût de leur inclusion serait probablement disproportionné par rapport à leur contribution éventuelle. Ainsi, le dispacheur a la possibilité de ne pas intégrer aux valeurs contributives les lots de trop faible valeur dont le coût d'administration ne serait, selon lui, pas économiquement justifié.

La cargaison est composée d'éléments séparables, cela signifie que certaines marchandises peuvent avoir subi une perte totale, tandis que d'autres pourraient avoir seulement subi une dépréciation et d'autres encore auraient pu rester intactes. Les réparations faites aux marchandises ne sont que très exceptionnelles en pratique. Seules les marchandises ayant subi un dommage ou ayant été perdues intégreront cette masse active.

3. Le fret

La notion de fret détermine le prix du transport des marchandises. L'armateur reçoit un fret en contrepartie d'un service rendu. Dans le cadre d'un transport sous connaissement, et donc où l'armateur n'aura pas pu fournir la prestation promise en raison de la survenance de l'évènement exceptionnel, le fret sera perdu. Il s'agit d'un élément de la communauté d'intérêts, et il est donc également admis dans la masse active au même titre que le navire et les marchandises.

Le prix de l'affrètement en revanche n'entre pas dans la communauté d'intérêts de l'avarie commune.

Le prix du passage est assimilé au fret et fait partie de la communauté en vertu de la Règle XVII d'York et d'Anvers : « *Du fret et du prix de passage en risque seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le*

navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune ».

La loi française, en revanche, est silencieuse sur la question de l'admission du fret en avarie commune.

La perte de fret doit être autonome pour intégrer la masse active, cela signifie que le fret doit être distinct des intérêts de la communauté et ne doit pas être acquis à tout événement. L'expression de « fret acquis à tout événement » signifie qu'il comporte une clause aux termes de laquelle les ayants-droits à la marchandise restent tenus au paiement du fret quoiqu'il arrive, sauf en cas de faute dolosive de la part du transporteur.

Il arrive en pratique qu'à la suite de la survenance d'un événement exceptionnel, que le transporteur décide de remplir le navire par de nouvelles marchandises, ce qui donnera lieu à l'émission d'un nouveau fret dit « fret de remplacement ». Si le fret initial était acquis à tout événement, le fret de remplacement ne posera pas de difficulté à l'armateur. En revanche, s'il était à risque, le profit du fret de remplacement doit être imputé sur la perte du fret des marchandises sacrifiées pour que l'armateur ne soit pas privilégié par rapport à la cargaison. Ils sont alors remis dans la situation initiale, comme si l'événement à l'origine de l'avarie commune ne s'était jamais produit.

B. La masse débitrice

La masse débitrice, à l'inverse de la masse créancière, totalise les valeurs sauvées à la fin du voyage. Les biens sauvés par l'avarie commune devront contribuer proportionnellement à leur valeur au lieu et place où l'aventure commune s'achève, en vertu de la règle G d'York et d'Anvers « *Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure* ». Les sacrifices et les dépenses seront supportés par les intérêts qui en ont profité. Cette masse totalise les valeurs sauvées à la fin du voyage au titre du corps, du fret et de la cargaison qui doivent participer à la contribution. En sont exclues, comme pour la masse créancière, les dépenses engagées et

les dommages subis par les intérêts non constitutifs de la communauté, comme les cargaisons clandestines ou faussement déclarées.

Les intérêts sauvés par la mesure exceptionnelle devront une contribution à ceux dont la valeur a été perdue ou amoindrie en compensation. Cette contribution est proportionnelle à leurs valeurs sauvées.

Une fois la masse débitrice déterminée, le dispacheur y ajoutera la valeur totale des intérêts ayant été sacrifiées. Ce calcul des deux masses lui permettra de ressortir un taux qui, appliqué aux valeurs sauvées, fera sortir le taux de contribution qui incombera à chacun.

Là-encore, les éléments qui s'intègrent à la masse débitrice sont le navire (1), le fret (2), et la cargaison (3).

1. Le navire

Le Code des transports, au travers son article L5133-8 pose le principe suivant : « *Le navire contribue en proportion de sa valeur au port ou s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subi* » De plus, « *la valeur du navire sera estimée sans tenir compte de la plus ou moins-value résultant de l'affrètement coque-nue ou à temps sous lequel il peut se trouver* ».

Cette opération complexe nécessite en général, que le dispacheur fasse appel à un expert ou à un courtier maritime spécialisé pour l'assister.

L'expert ne devra pas prendre en compte la valeur assurée du navire mais sa valeur réelle, les deux pouvant différer. Lorsque deux experts-répartiteurs sont désignés, les deux doivent obligatoirement s'entendre sur la méthode d'évaluation du navire.

Le dispacheur ajoutera ensuite à cette valeur les dommages et pertes admis en avarie commune.

2. Le fret

Le fréteur ne doit contribuer, ici aussi, qu'à la condition que le fret ne soit pas acquis à tout évènement. Pour sa contribution, l'expert prendra en compte le montant du fret prévu au contrat d'affrètement ou de transport. Comme pour les autres intérêts, sa valeur admise en avarie commune doit lui être ajoutée.

Le Code des transports, dans son article L5133-8, dispose que : « Le fret brut et le prix du passage, même lorsqu'ils ne sont pas encore acquis à l'armateur, contribuent pour les deux tiers de leur valeur. ».

3. Les marchandises

Les marchandises que l'on prendra en compte pour l'établissement de la masse débitrice seront naturellement les marchandises sauvées. Elles sont comptées pour leur valeur au port de débarquement.

En vertu de la Règle XVII d'York et d'Anvers, le dispacheur va d'abord évaluer la valeur réelle nette des marchandises sauvées : « *La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, sauf que la valeur de la cargaison sera le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée* ». Cela signifie que le dispacheur va prendre le prix des marchandises au moment du déchargement.

Il y ajoutera ensuite le coût de l'assurance et du fret (« *La valeur de la cargaison comprendra le coût de l'assurance et le fret sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison* ») ainsi que les frais à la charge du destinataire. Il finira par y ajouter la valeur totale des intérêts ayant été sacrifiés (« *à ces valeurs, sera ajoutée le montant admis en avarie commune de propriétés sacrifiées, s'il n'y est pas déjà compris* »).

Toutes les marchandises embarquées ne subissent pas forcément la même réglementation. Bien que le principe de la contribution soit que tous les intérêts admis dans la masse active

doivent contribuer, certains en sont exempts en vertu de la règle XVII (e) d'York et d'Anvers. On peut notamment citer :

- Les bagages et effets personnels des passagers.
- Les véhicules de tourisme et accompagnés.
- Les colis postaux.

La Règle XVII prévoit également la situation d'une cargaison vendue en cours de route :
« *Elle contribue sur le produit net de vente augmentée du montant admis en avarie commune* ».

Inversement, certains intérêts n'auront droit à une contribution s'ils sont sacrifiés mais devront contribuer s'ils sont sauvés. Il s'agit notamment :

- De la cargaison clandestine : l'article L5133-12 du Code des transports ainsi que l'article XIX des Règles d'York et d'Anvers prévoient cette situation.
- De la cargaison faussement déclarée : en vertu de la règle XIX d'York et d'Anvers et de l'article L5133-13 qui évoque le cas des marchandises « *chargées en pontée de façon irrégulière* ».

Le conteneur en tant que contenant doit contribuer à l'avarie commune, peu importe qu'il ait fait l'objet d'émission d'un connaissance particulier. C'est le propriétaire apparent, c'est-à-dire le réceptionnaire, qui contribue pour la valeur du conteneur, peu importe qu'il appartienne à une société spécialisée ou au destinataire lui-même.

Le calcul de ces deux masses permet alors au dispatcheur de déterminer le règlement d'avarie commune. Il ajoute à la masse débitrice la valeur totale des intérêts ayant été sacrifiés, c'est-à-dire la masse créancière. Ce calcul se fait toujours selon un principe d'équité. Si les marchandises sacrifiées n'y contribuent pas, elles seraient avantagées par rapport à celles ayant contribué et ne subiraient aucune conséquence de l'avarie commune, ce qui serait injuste pour les parties lésées.

Le calcul se fait en principe de la manière suivante : $\text{masse active} / \text{masse passive} = \text{taux de contribution}$. Ce taux est ensuite réparti entre tous de manière équitable. Il peut faire

l'objet de réajustements si cela s'avère nécessaire. Il établira ensuite un tableau avec un certain taux de contribution pour déterminer la contribution due par chacun, proportionnellement à leurs intérêts respectifs.

Ce calcul permettra d'aboutir à l'établir finale : celle de la liquidation du règlement.

Chapitre 3 : Le règlement de l'avarie commune

Le règlement de l'avarie commune est l'étape qui marquera la fin de cette procédure. Il s'agit-là du moment où chacun des participants à l'expédition maritime devra régler un montant déterminé selon une répartition entre chacun d'eux (section 1). Ces montants étant généralement particulièrement élevés, les différentes parties pourront heureusement compter sur l'intervention de leurs assureurs (section 2).

Section 1 : La répartition obligatoire

La répartition représente la phase finale de la mise en œuvre du règlement d'avarie commune. C'est celle au cours de laquelle le dispatcheur effectue un rapprochement entre la masse créancière et la masse débitrice afin de pouvoir déterminer la contribution de chacun des intéressés, proportionnellement à la valeur de leur intérêt respectif, et fait parvenir à chacun le montant à débiter. Le principe d'équité qui gouverne l'avarie commune impose que celui qui en aura bénéficié devra contribuer et inversement. Cela fait ainsi naître pour plusieurs personnes une obligation de payer alors même qu'ils ne sont pas responsables du dommage ou de la dépense engagée, et ce, sans même que leur consentement ne leur ait été demandé. Toutefois, le règlement d'avarie commune n'a juridiquement aucune valeur contractuelle, il est soumis à l'approbation des intéressés.

En pratique, des difficultés peuvent naître de cette obligation de paiement, et la situation dans laquelle les débiteurs refuseraient de payer sont à envisager. Dans ce cas de figure, l'armateur, qui supporte presque toujours la dépense initiale, pourra se prévaloir de garanties (1). Dans l'hypothèse où aucun conflit ne naîtrait de ce règlement d'avarie

commune, ou que les différends auraient été solutionnés, la collecte de la contribution pourra se faire régulièrement (2).

1. Des garanties offertes à l'armateur en cas de non-paiement des débiteurs

Des litiges pourraient effectivement naître en raison du non-paiement de leur contribution de la part des débiteurs. Dans ces circonstances, l'armateur pourrait, par l'intermédiaire du capitaine, se prévaloir d'un droit de rétention (A) ou exiger une contribution provisoire de la part du débiteur (B). Finalement, il existe des situations dans lesquelles les débiteurs ne peuvent tout simplement pas contribuer puisqu'insolvables (C).

A. Le droit de rétention

Le droit de rétention n'est pas propre au domaine maritime, puisqu'on le retrouve classiquement dans le droit commun. Le Code Civil prévoit à cet égard dans son article 1612 que « *le vendeur n'est pas tenu de délivrer la chose si l'acheteur n'en paye pas le prix, et que le vendeur ne lui a pas accordé un délai pour le paiement* ». L'article 1948 de ce même Code ajoute que « *le dépositaire peut retenir le dépôt jusqu'à l'entier paiement de ce qui lui est dû à raison du dépôt* ». Dans un même esprit, l'article L5133- 18 du Code des transports prévoit désormais que « *le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur correspond, sauf caution suffisante de l'ayant-droit* ». Ce droit implique la reconnaissance d'une dette et du droit d'en demander paiement. Cette dette ne représente pas pour autant la contribution définitive.

Cette garantie, en matière de droit maritime et plus spécifiquement d'avaries communes, permet au créancier qui a en possession les marchandises à délivrer, de les conserver tant qu'il n'aura pas obtenu de paiement ou une garantie de paiement de la part de ses débiteurs. Elle sera d'autant plus utile compte tenu du fait que le privilège dont bénéficie

l'armateur pour demander le paiement en contribution s'éteint au bout de 15 jours seulement, en vertu de l'article L5133-19 du Code des transports.

Pour retrouver leur droit à la livraison, les ayants-droits à la marchandise devront régler le montant de la contribution demandée.

L'armateur dispose de la possibilité de demander au débiteur une contribution provisoire.

B. La contribution provisoire

La contribution provisoire peut être demandée par l'armateur avant même que le règlement d'avarie commune ne soit établi. Cette contribution est, en pratique, régulièrement demandée par l'armateur lorsque l'intérêt-cargaison n'est pas assuré ou que son assureur n'est pas reconnu. Il s'agit d'un dépôt d'argent dont le montant est généralement fixé par l'armateur, assisté du dispacheur.

Des acquittements en espèce nommés *Cash Deposit* sont déposés en banque sur un compte-joint au nom de l'armateur et du dispacheur. Elle est généralement supportée par les assureurs.

Cette contribution provisoire pourra être intégralement remboursée si la contribution définitive se révèle finalement inférieure à la contribution provisoire. Il est courant que la contribution provisoire demandée soit évaluée à la hausse puisque le remboursement de la somme excédante est en pratique plus simple qu'une seconde demande en paiement de la somme manquante.

C. Le cas particulier du débiteur insolvable

La situation d'insolvabilité d'un débiteur signifie qu'il n'a tout simplement pas la possibilité de payer la contribution escomptée en raison d'une insuffisance d'actifs. Le droit français prévoit dans cette situation, en vertu de son article L5133-15 du Code des transports, que le montant qu'il devait initialement régler sera réparti entre tous les autres intérêts, proportionnellement à la valeur de chacun.

Les Règles d'York et d'Anvers, en revanche, ne prévoient pas ce cas de figure.

Ce principe posé par le Code des transports peut paraître critiquable pour plusieurs raisons. En premier lieu il donne lieu à une nouvelle répartition des intérêts pour régulariser la part manquante. Cela allonge la procédure et augmente la contribution de tous les intérêts solvables.

Elle exonère également l'un des intéressés, ce qui est contraire au principe même de l'avarie commune qui voudrait que chacun des participants contribue à proportion de la valeur de leurs intérêts engagés. Pour ces raisons évidentes, l'article L5133-15 n'est d'ailleurs jamais utilisé dans la pratique.

2. La collecte des contributions

Le règlement d'avarie commune établi par le dispacheur sera proposé à l'agrément des parties. Il s'agit d'un rapport énonçant les circonstances de l'accident, les relations contractuelles, gouvernant son décompte, les montants accordés en avarie commune, et le sacrifice des biens.

Il peut arriver que les parties ne soient pas satisfaites des estimations faites, auquel cas le règlement sera soumis à l'homologation judiciaire à la requête du plus diligent. Si l'homologation est refusée le tribunal désignera de nouveaux experts et les valeurs seront réévaluées.

A l'inverse si les parties n'émettent pas de contestation, le règlement est considéré comme amiablement accepté par tous et prendra la valeur juridique d'une convention. Le dispacheur pourra alors procéder à l'encaissement définitif et chaque débiteur recevra un extrait du règlement accompagné de la demande de payer s'ils sont débiteurs, ou d'une information que leur paiement leur sera versé en temps voulu s'ils sont créanciers. Le lieu où le décompte sera établi est déterminé par le contrat de transport, à défaut on retiendra le lieu où le dispacheur exerce son activité.

Le dépôt devra être versé sur un compte spécial en vertu de la Règle XXII d'York et d'Anvers.

En droit français, l'article L5133-17 du Code des transports prescrit l'action en contribution par cinq ans. La prescription peut se définir comme l'extinction d'un droit au-delà d'un certain délai d'inactivité de la part du ou des intéressés. Le délai commence à courir à la date à partir de laquelle l'expédition a pris fin⁴⁵. La règle XXIII d'York et d'Anvers, quant à elle, prévoit que l'action doit être exercée dans un délai d'un an à compter du dépôt du règlement, et qu'en tout état de cause, elle est prescrite six ans après la fin de l'aventure maritime.

La contribution aux avaries communes est privilégiée au quatrième rang par l'article L5114-8 du Code des transports. Les indemnités dues à l'armateur font partie de l'assiette de l'ensemble des privilèges.

Une fois que les débiteurs auront versé le montant de la contribution qui leur est demandé, et que les créanciers auront perçu la somme promise, le règlement d'avarie commune sera définitivement clôturé.

Si la faute de l'un des participants à l'expédition n'empêche pas la mise en avarie commune, les intérêts bénéficient, une fois le règlement d'avarie commune clôturé, d'engager une action en restitution contre celui par la faute duquel le dommage est survenu ou la dépense a été engagée. Cette action permet aux réclamants d'obtenir de la part de la partie fautive, s'ils arrivent à prouver la faute, un remboursement de la contribution qu'ils estimeraient indue. Trois recours sont alors envisageables :

- Le recours d'un intérêt cargaison contre le transporteur : ce recours relèvera alors du domaine de la responsabilité contractuelle du transporteur maritime, tel que prévu par la Convention de Bruxelles du 25 août 1924, modifiée par les protocoles de 1968 et 1979, qui font peser sur le transporteur une présomption de responsabilité. Il pourra renverser cette présomption en invoquant l'une des 18 causes exonératoires s'il se trouve dans l'un de ces cas de figure.
- Le recours du transporteur contre un chargeur : cette action devra être intentée dans un cadre contractuel. La Convention de Bruxelles tout comme le Code

⁴⁵ CA Rouen 4 octobre 1984 Nordtrans c/ Cie algérienne de Meunerie.

de transport font peser aux chargeurs une obligation d'être sincères dans leurs déclarations relatives aux marchandises engagées dans l'expédition maritime.

- Le recours d'un chargeur contre un autre chargeur : étant donné l'absence de contrat conclu entre les chargeurs, l'action ne pourra être intentée que dans le cadre de la responsabilité civile extracontractuelle telle que prévue par l'article 1240. Le demandeur devra alors prouver que le défendeur a commis une faute, et que de cette faute, un préjudice est né.

Les contributions étant généralement très élevées, ce ne sont en général pas les parties elles-mêmes qui les assument mais bien leurs assureurs.

Section 2 : L'intervention des assureurs

Le règlement d'avarie commune est généralement coûteux. Généralement, les parties n'ont pas à supporter cette dépense eux-mêmes et peuvent faire intervenir leur assurance. L'assurance en matière maritime n'est pas obligatoire. Néanmoins, elle occupe en pratique une place très importante dans le domaine du droit maritime et rare sont les parties à une expédition qui prennent la décision de ne pas assurer leurs biens au cours d'une aventure. Elle est en effet très recommandée puisqu'elle permet aux intéressés d'être couverts contre une éventuelle demande de contribution. La contribution finalement demandée est donc, de manière générale, prise en charge par les assureurs respectifs de chacun des intérêts.

L'article L172-11 du Code des assurances prévoit d'ailleurs que la contribution commune des avaries est à la charge des assureurs, sauf si l'avarie commune provient d'un risque exclu par l'assurance (Faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré, évènement de guerre...). L'assuré a néanmoins la possibilité de se couvrir conventionnellement pour certains risques exclus.

Depuis ses origines, l'assurance en matière d'avarie commune a un caractère facultatif et contractuel. Cela implique alors la rédaction de contrats qui peuvent être de plusieurs types. Le contrat en matière d'assurance maritime porte usuellement le nom de « police ».

Il existe en droit maritime deux grands types de polices d'assurance : les polices dites « corps » (A) et les polices dites « facultés » (B).

A. La police-corps

La police corps désigne, comme son nom l'indique, le contrat souscrit par le propriétaire d'un corps machine, ici le navire. C'est cette assurance qui prendra en charge les dommages ou la perte totale subis par le navire.

Le cas de figure de l'avarie commune figure dans la section IV intitulée « Détermination de l'indemnité d'assurance » de la Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires, document qui relate des modalités du contrat d'assurance. Est prévu par l'article 4.1.7 que l'avarie commune « est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, de réduction proportionnelle à la valeur agréée, diminuée s'il y a lieu des avaries particulières à leur charge ». Cet article implique dès lors la nécessité d'opérer une distinction entre les dommages admis en avarie commune et ceux qui constituent une avarie particulière.

La souscription de cette assurance par le propriétaire du navire lui permettra, en cas d'avarie commune, d'opérer les réparations nécessaires et de le remettre en l'état aux frais de l'assurance.

B. La police faculté

A l'inverse de la police corps, la police facultés est l'assurance de la cargaison. Les assureurs garantissent ici les contributions sur les facultés au sens de tous biens estimables à prix d'argent admis en avarie commune. Les conditions et modalités de ce contrat d'assurance figurent dans la Police française d'assurance maritime sur facultés. Cette police prévoit dans l'article 5.3 de son chapitre II dit « Etendue de l'assurance », que « Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée [...] la contribution des facultés assurée aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries

communes et des frais d'assistance ». La contribution est donc en principe toujours à la charge des assureurs.

La police faculté acceptera le remboursement des contributions provisoires versées à l'armateur, au titre de la garantie, lors de la délivrance de la marchandise et avant l'établissement du règlement.

Les marchandises peuvent être assurées pour leur valeur au jour de départ. Dans cette situation l'assureur devra indemniser totalement l'intérêt-cargaison si la valeur marchande à la fin du voyage est identique à la valeur qu'elles avaient au port de départ. On appelle cela la valeur assurée. A l'inverse si les marchandises sont assurées pour leur valeur à destination, l'indemnité d'avarie commune sera réglée que la base du règlement d'avarie commune établie par le dispatcheur.

Lors de la signature d'un contrat, les assurances facultés proposent des garanties, c'est-à-dire des engagements pris pour répondre à des obligations contractuelles au cas où l'événement assuré arriverait. Elles sont mentionnées dans le contrat et sont de deux ordres s'agissant d'avaries communes : la garantie FAP et la garantie tous risques.

FAP signifie « Franc d'Avaries particulières ». On utilise en pratique l'expression « FAP sauf... » qui signifie que la garantie ne couvre que les marchandises endommagées dans le cas où la cause des dommages figurerait dans une liste exhaustive énumérée au contrat. Cette expression n'est par ailleurs qu'utilisée dans le domaine de l'assurance maritime et pas pour les autres transports. En principe, en vertu de cette garantie, l'assureur prendra en charge la contribution sauf si celle-ci a pour origine certains risques expressément prévus.

A côté de ces garanties FAP, l'assurance maritime propose des garanties dites « tous risques ». C'est elle qui est la plus utilisée matière d'avaries communes. Cette garantie couvre absolument tous les risques et prend même en compte le pré et post acheminement terrestre. Elle s'applique indifféremment quel que soit le mode de transport.

Le fait que les assureurs prennent à leur charge la contribution d'avarie commune peut être source de conflits entre les assureurs et les assurés.

Conclusion

L'avarie commune est, comme nous l'avons évoqué tout au long de ce rapport, une institution séculaire qui est née avec la navigation maritime, qui a bravé les époques, et qui continue de subsister encore aujourd'hui.

Elle a été mise en place dans un souci d'équité, pour faire face au péril de la mer qui est aventureux et incertain. Cela a permis aux intéressés à une expédition maritime de créer une association d'intérêts communs, qui seraient protégés en cas de dommages ou de pertes. Elle a ainsi permis aux propriétaires des navires et des cargaisons de s'assurer face aux menaces que peut représenter le milieu marin.

Au cours des siècles, la pratique ainsi que la réglementation autour de l'avarie commune n'ont cessé d'évoluer afin de toujours s'approprier, au mieux, aux intérêts des armateurs mais aussi des chargeurs. C'est ainsi que les Règles d'York et d'Anvers, qui sont aujourd'hui la référence première en matière de réglementation de l'institution, ont été révisées maintes et maintes fois. La législation française insérée dans le Code des transports, bien que moins populaire, a également fait l'objet de remaniements afin de s'adapter à la pratique.

La complexité de sa procédure ainsi que l'émergence des assurances en matière maritime ont suscité de nombreuses critiques quant à la persistance de l'institution qu'est l'avarie commune. Cela a conduit certains auteurs à considérer qu'il serait plus raisonnable de la supprimer définitivement. Toutefois, face au manque de persuasion des arguments en faveur de la suppression, et au manque de solutions concrètes pour la remplacer, les institutions de droit maritime n'ont jamais jugé opportun d'accéder à cette demande d'anéantissement de l'institution.

De ce fait, elle continue d'exister, prévoyant une multiplicité d'intervenants différents, et permettant de garantir la justice pour tous les participants à l'aventure maritime. C'est ainsi qu'en cas de sacrifice, dépense ou perte, engagée par le capitaine du navire, face à un danger réel et dans une finalité de salut commun, la mise en avarie commune sera possible. Elle obligera tous les intérêts à régler une contribution, par le biais d'un règlement d'avarie commune rédigé par un dispatcheur, afin de permettre aux intérêts lésés de ne pas être les seuls à supporter le coût des avaries.

Ce système de répartition semble convenir aux armateurs ainsi qu'aux chargeurs, qui pourront s'appuyer sur leurs assureurs pour assumer les coûts que représente la contribution d'avarie commune. Cette satisfaction de leur part justifie également la réticence des institutions du droit maritime à abolir l'avarie commune

Nous pouvons achever cette étude en citant, une fois encore, le Doyen Rodière :
« *L'avarie commune est une institution vivante comme est vivante la mer sur laquelle elle se produit ; elle ne saurait demeurer figée en une perpétuelle immobilisation sans manquer à son rôle, alors qu'autour d'elle les conditions de la navigation ne cessent de se transformer ; une adaptation presque constante apparaît ainsi nécessaire, mais elle ne saurait conduire à sa suppression* »⁴⁶.

⁴⁶ R. Rodière, *Traité Général de Droit maritime. Evènements de mer* : Dalloz 1972, N°324.

Bibliographie

Ouvrages :

- BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Traité de Droit Maritime, L.G.D.J, 2016.
- DELEBECQUE Philippe, Précis Dalloz, Dalloz 14^{ème} édition, 2020.
- DUSERRE Cédric, Les avaries communes, place actuelle d'une institution antique, Mémoire de DESS, CDMT 2004.
- FARHANNA Meryll, L'avarie commune, Mémoire de fin d'études, CDMT 2009.
- RODIERE René, DU PONTAVICE Emmanuel, Droit Maritime, Précis Dalloz, 12^{ème} édition, 2000.
- RODIERE René, LUREAU Pierre, Traité général de droit maritime, événements de mer, l'avarie commune, Dalloz, 1972.

Revue juridique :

- Bulletin des Transports et de la logistique.
- Droit Maritime Français.
- JurisClasseur Transport.
- Lamy Transport, tome II.
- Revue Scapel / Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports
- Espaces et Ressources maritimes.

Articles :

- BATESON Douglas, CLIFT Rhys, « L'Ever Given revisité », DMF n°845, 2022.
- BOKALLI Victor Emmanuel, « L'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime » DMF n°559, 1996.
- DELEBECQUE Philippe, « Armateur, événements de mer, avaries communes, déclaration, nécessité » RTD com. 2001. 1051.
- DENEFFLE Frédéric, « Quelques considérations sur certaines modifications des RY&A approuvées lors de la conférence générale du CMI à New York en 2016 » DMF n°784, 2016.

- DENEFLÉ Frédéric, « La contestation judiciaire de l'avarie commune en France et en Angleterre » DMF n°841, 2021.
- DENEFLÉ Frédéric, « Vers de Nouvelles Règles d'York et d'Anvers ? » DMF, 2016.
- NAJJAR Henri, « Synthèse des événements de mer », Jurisclasseur transport, 2022.
- NDENDE Martin, « Responsabilité du transporteur maritime – Conditions relatives à l'exclusion d'office de la responsabilité du transporteur maritime et au jeu de l'avarie commune », Revue de Droit des transports n°2, 2014.
- RAYNAUD Marie-Noëlle, « Action en remboursement de contributions d'Avaries communes », DMF n°711, 2010.
- TASSEL Yves, « La spécificité du droit maritime : le droit maritime : un anachronisme ? » ADMO 1997.
- TASSEL Yves, « Avaries communes », Fasc. 1245, 2021.

Sites internet :

- <http://www.bimco.dk>
- <http://www.cairn.info>
- <http://www.cdmt.org>
- <http://www.dalloz.fr>
- <http://www.fortunes-de-mer.com>
- <http://www.legifrance.gouv.fr>
- <http://www.lamylinereflex.fr>
- <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/YAR-2004-French-Version.pdf>
- <https://www.shiphub.co/general-average/>
- <https://www.shippingandfreightresource.com/what-is-general-average-2/>

Tables des matières

INTRODUCTION	4
<i>PARTIE 1 : LA RAISON D'ÊTRE D'UNE INSTITUTION ANCESTRALE</i>	8
Chapitre 1^{er} : L'évolution de l'avarie commune à travers les époques.....	8
Section 1 : Une institution née avec le droit maritime qui a traversé les époques	8
A. L'antiquité.....	9
B. Le Moyen-âge.....	10
C. L'ordonnance de la marine.....	11
D. L'ancien régime.....	12
E. Les temps modernes.....	13
Section 2 : Les fondements juridiques actuels de l'avarie commune	18
A. Les fondements substantiels.....	19
B. Les fondements textuels.....	21
1. La loi française.....	21
a. Avant 2010 : Le Code de Commerce.....	21
b. Après 2010 : Le Code des transports.....	22
2. La loi internationale avec les Règles d'York et d'Anvers.....	24
Chapitre 2nd : La remise en question quant à l'existence de l'avarie commune.....	26
Section 1 : Une pratique jugée discutable par beaucoup	26
A. De nombreuses interrogations quant à l'utilité de l'avarie commune.....	27
B. Un régime critiquable susceptible d'entraîner des abus.....	28
Section 2 : La question d'une suppression souvent envisagée	31
A. Des solutions de remplacement proposées.....	31
B. Les raisons de cette subsistance.....	32
<i>PARTIE 2 : LA MULTIPLICITE DES ETAPES D'UNE PROCEDURE COMPLEXE</i>	35
Chapitre 1 : L'étape primordiale de la déclaration en avarie commune...35	35
Section 1 : Les conditions de déclaration en avarie commune	35
A. Les conditions retenues.....	36
1. Un sacrifice exceptionnel.....	36
2. Un acte volontaire ou intentionnel.....	37
3. Décidé pour conjurer un péril.....	39
4. Pour le salut commun de tous.....	40
B. Les conditions non retenues.....	43

1. L'acte fautif d'un participant à l'expédition.....	43
2. Le résultat utile.....	44
Section 2 : Le classement en avarie commune.....	45
A. La distinction à opérer entre deux catégories d'avaries communes.....	45
1. Les avaries-dommages.....	46
2. Les avaries-frais.....	47
a. Les dépenses directes.....	48
b. Les dépenses substituées.....	49
B. La procédure de déclaration en avarie commune.....	50
Chapitre 2 : La contribution en avarie commune	53
Section 1 : Le rôle du dispatcheur	54
Section 2 : L'établissement de la masse débitrice et de la masse créancière	57
A. La masse créancière.....	57
1. Le navire.....	58
2. La cargaison.....	59
3. Le fret.....	60
B. La masse débitrice.....	61
1. Le navire.....	62
2. Le fret.....	63
3. Les marchandises.....	63
Chapitre 3 : Le règlement de l'avarie commune	65
Section 1 : La répartition obligatoire	65
A. Des garanties offertes à l'armateur en cas de non-paiement de la part des débiteurs..	66
1. Le droit de rétention.....	66
2. La contribution provisoire.....	67
3. Le cas particulier du débiteur insolvable.....	67
B. La collecte des contributions.....	68
Section 2 : L'intervention des assureurs	70
A. La police-corps.....	71
B. La police faculté.....	71
Conclusion	73

Table des annexes

1. Règles d'York et d'Anvers.....	p.80
2. Exemple Compromis d'avarie commune (General Average Bond).....	p.91
3. Extraits du Code des transports article L5133-1 à L5133-19.....	p.92
4. Exemple de Règlement d'avarie commune(tiré du rapport de recherche « L'avarie commune » par Meryll FARHANA, 2009).....	p.95

Annexe 1 :

RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS 2004

Règle d'interprétation

Dans le règlement d'avaries communes, les Règles suivantes doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles. A l'exception de ce qui est prévu par la Règle "Paramount" et les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées de lettres.

Règle "Paramount"

Une admission en avarie commune ne pourra être en aucun cas prononcée pour un sacrifice ou une dépense qui n'a pas été raisonnablement consenti.

Règle A

1) Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

2) Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts appelés à contribuer sur les bases déterminées ci-après.

Règle B

1) Il y a aventure maritime commune lorsqu'un ou plusieurs navires remorquent ou poussent un ou plusieurs autres navires, pourvu que tous soient engagés dans des activités commerciales et non dans une opération d'assistance. Lorsque des mesures seront prises pour préserver les navires et leurs éventuelles cargaisons d'un péril commun, les Règles seront applicables.

2) Un navire n'est pas en situation de péril commun avec un ou plusieurs autres navires s'il lui suffit de s'en détacher pour se trouver en sécurité ; mais si le fait de s'en détacher constitue lui-même un acte d'avarie commune, l'aventure maritime commune se poursuit.

Règle C

1) Seuls les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune seront admis en avarie commune.

2) En aucun cas ne seront admis en avarie commune dommages, pertes ou dépenses encourus au titre de dommages à l'environnement ou consécutivement à des fuites ou rejets de substances polluantes émanant des propriétés engagées dans l'aventure maritime commune.

3) Les surestaries, les pertes de marché et toute perte ou dommage subi ou dépense encourue en raison de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, de même que toute perte indirecte quelconque, ne seront pas admis en avarie commune. Règle D Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute.

Règle E

1) La preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

2) Les parties qui réclament une admission en avarie commune doivent notifier par écrit au dispacheur, dans les 12 mois de la date à laquelle a pris fin l'aventure maritime commune, la perte ou la dépense pour laquelle elles réclament contribution.

3) A défaut d'une telle notification, ou encore à défaut, pour l'une quelconque des parties, de fournir dans les 12 mois de la date à laquelle la demande lui en est faite, les justificatifs de sa réclamation ou des précisions relatives à la valeur d'un intérêt appelé à contribuer, le dispacheur sera autorisé à estimer le montant de l'admission ou de la valeur contributive sur la base des informations dont il dispose, son estimation ne pouvant être dès lors contestée qu'en cas d'erreur manifeste.

Règle F

Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise, à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

Règle G

1) Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure. Règles d'York et d'Anvers 2004.

2) Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

3) Quand un navire se trouve en quelque port ou lieu que ce soit, dans des circonstances qui seraient susceptibles de donner lieu à une admission en avarie commune sur la base des

dispositions des Règles X et XI, et quand la cargaison ou une partie de celle-ci est acheminée à destination par d'autres moyens, les droits et obligations relatifs à l'avarie commune demeureront, sous réserve que les intérêts cargaison en soient autant que faire se peut avisés, aussi proches que possible de ce qu'ils auraient été si, en l'absence d'un tel acheminement, l'aventure s'était poursuivie sur le navire d'origine, et ce aussi longtemps que cela apparaîtra justifié en l'état du contrat de transport et de la loi qui lui est applicable.

4) La part des admissions en avarie commune incombant à la cargaison, en application du 3ème paragraphe de la présente règle, n'excédera pas la dépense qu'auraient supportée les propriétaires de la cargaison si celle-ci avait été réexpédiée à leurs frais.

Règle I. Jet de cargaison

Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

Règle II. Perte ou dommage causé par sacrifices pour le salut commun

Sera admis en avarie commune la perte ou le dommage causé aux propriétés engagées dans l'aventure maritime commune ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

Règle III. Extinction d'incendie à bord

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord ; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour les dommages causés par la fumée quelle qu'en soit la cause ou par la chaleur de l'incendie.

Règle IV. Coupement de débris

La perte ou le dommage éprouvé en coupant des débris ou des parties du navire qui ont été enlevés ou sont effectivement perdus par accident, ne sera pas bonifié en avarie commune.

Règle V. Echouement volontaire

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, qu'il dût ou non y être drossé, les pertes ou dommages en résultant et subis par les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune, seront admis en avarie commune.

Règle VI. Rémunération d'assistance

a) Les indemnités d'assistance, incluant les intérêts et les frais légaux qui y sont attachés, resteront au compte de ceux qui les ont supportées et ne seront pas admises en avarie commune, sauf si et seulement si une partie concernée par l'assistance a réglé tout ou partie de l'indemnité d'assistance (incluant les intérêts et les frais légaux) due par une autre partie (calculée sur la base des valeurs sauvées et non sur celle des valeurs contributives en avarie commune), la part de l'indemnité d'assistance due par cette autre partie sera créditée dans le règlement d'avarie commune à la partie qui l'a réglée et débitée à la partie pour le compte de laquelle le paiement a été fait.

b) Les indemnités d'assistance mentionnées au paragraphe (a) ci-dessus comprendront toute rémunération d'assistance dans la fixation de laquelle l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, tels qu'ils sont énoncés à l'art. 13.1 (b) de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, ont été pris en compte.

c) L'indemnité spéciale payable à l'assistant par l'armateur sous l'empire de l'art. 14 de ladite Convention, dans les conditions indiquées par le paragraphe 4 de cet article ou de toute autre disposition de portée semblable (tel que SCOPIC) ne sera pas admise en avarie commune et ne sera pas considérée comme une indemnité d'assistance au sens du paragraphe (a) de la présente Règle.

Règle VII. Dommage aux machines et aux chaudières

Le dommage causé à toute machine et chaudière d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage ; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement de l'appareil de propulsion ou des chaudières ne sera, en aucune circonstance, admise en avarie commune.

Règle VIII. Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage résultant de cette mesure

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allègement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles de rechargement ainsi que toute perte ou dommage aux propriétés engagées dans l'aventure maritime commune en résultant, seront admises en avarie commune.

RÈGLES IX. Cargaison, objets du navire et approvisionnement utilisés comme combustibles

La cargaison, les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, qu'il a été nécessaire d'utiliser comme combustibles pour le salut commun en cas de péril, seront admis en avarie commune, mais en cas d'admission du coût des objets et approvisionnements du navire, l'avarie

commune sera créditée du coût estimatif du combustible qui autrement aurait été consommé pour la poursuite du voyage.

Règle X. Dépenses au port de refuge, etc.

- (a) (i) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de déchargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.
- (ii) Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cette Règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu comme s'il était un port ou lieu de refuge, et le coût du déplacement, y compris les réparations provisoires et le remorquage, sera admis en avarie commune. Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation du voyage occasionnée par ce déplacement.
- (b) (i) Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port, soit à un lieu de chargement, d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité, excepté si les avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries ne se soit produit au cours du voyage.
- (ii) Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements ne seront pas admis en avarie commune s'ils ont été encourus à la seule fin de remédier à un désarrimage survenu au cours du voyage, à moins qu'une telle mesure soit nécessaire pour le salut commun.
- (c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissible en Règles d'York et d'Anvers 2004 avarie commune, les frais de leur magasinage, y compris l'assurance si elle a été raisonnablement conclue, de leur rechargement et de leur arrimage seront également admis en avarie commune. Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la période supplémentaire d'immobilisation occasionnée par ce rechargement ou ce réarrimage. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les frais de magasinage ne seront admis en avarie commune que jusqu'à

la date de condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou bien jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

Règle XI. Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port, etc.

(a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus, ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés durant la prolongation du voyage occasionnée par l'entrée du navire dans un port de refuge, ou par son retour au port ou lieu de chargement doivent être admis en avarie commune quand les dépenses pour entrer en ce port ou lieu sont admissibles en avarie commune par application de la Règle X(a).

(b) Pour l'application de la présente règle ainsi que des autres règles, les salaires comprennent les paiements faits au capitaine, officiers et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux armateurs par la loi ou qu'ils résultent des conditions et clauses des contrats de travail.

(c) (i) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la réparation des avaries causées au navire par sacrifice ou accident quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune.

(ii) Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'à raison des réparations non admissibles en avarie commune.

(iii) Cependant, si des avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries se soit produit au cours du voyage, le combustible et les approvisionnements consommés ainsi que les frais de port encourus pendant l'immobilisation supplémentaire pour les besoins de la réparation des avaries ainsi Règles d'York et d'Anvers 2004 découvertes, ne seront pas admis en avarie commune même si la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité.

(iv) Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, le combustible et les approvisionnements consommés et les frais de port ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou jusqu'à la date

d'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

(d) Le coût des mesures prises pour prévenir ou minimiser un dommage à l'environnement sera admis en avarie commune lorsqu'il aura été encouru dans l'une quelconque des situations suivantes :

(i) dans le cadre d'une opération conduite pour le salut commun qui, si elle avait été engagée par un tier à l'aventure maritime commune, lui aurait donné droit à une indemnité d'assistance ;

(ii) comme une condition de l'entrée ou de la sortie d'un port ou d'un lieu quelconque dans les situations prévues à la Règle X(a) ;

(iii) comme une condition de séjour dans un port ou un lieu quelconque dans les situations prévues à la Règle XI (b), pourvu qu'en cas de fuite ou de rejet effectif de substances polluantes, le coût de toutes mesures supplémentaires prises pour prévenir ou minimiser la pollution ou le dommage à l'environnement ne soit pas admise en avarie commune ;

(iv) comme un lien nécessaire avec le déchargement, le stockage ou le rechargement de la cargaison, chaque fois que le coût de ces opérations est admissible en avarie commune.

Règle XII. Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.

Le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage seront admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

Règle XIII. Déduction du coût des réparations

(a) Les réparations à admettre en avarie commune ne seront pas sujettes à des déductions pour différence du "neuf au vieux" quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf, à moins que le navire ait plus de quinze ans ; en pareil cas, la déduction sera de un tiers. Les déductions seront fixées d'après l'âge du navire depuis le 31 décembre de l'année d'achèvement de la construction jusqu'à la date de l'acte d'avarie commune, excepté pour les isolants, canots de sauvetage et similaires, appareils et équipements de communication et de navigation, machines et chaudières, pour lesquels les déductions seront fixées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent. Règles d'York et d'Anvers 2004.

(b) Les déductions seront effectuées seulement sur le coût du matériel nouveau ou de ses parties au moment où il sera usiné et prêt à être mis en place dans le navire. Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables, ancres et chaînes. Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier.

(c) Les frais de nettoyage, de peinture ou d'enduit de la coque ne seront pas admis en avarie commune à moins que la coque ait été peinte ou enduite dans les douze mois qui ont précédé la date de l'acte d'avarie commune ; en pareil cas, ces frais seront admis pour moitié.

Règle XIV. Réparations provisoires

(a) Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune.

(b) Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées afin de permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu. A condition que, aux fins de ce paragraphe seulement, le coût des réparations provisoires à prendre en considération ne dépasse pas le montant du coût des réparations provisoires effectuées au port de chargement, d'escale ou de refuge majoré, soit du coût des réparations définitives éventuellement effectuées, soit, s'il n'y a pas eu de réparations à la date du règlement d'avarie commune, de la dépréciation raisonnable de la valeur du navire à la fin du voyage, et ce lorsque le montant des réparations provisoires est supérieur au coût des réparations définitives, si ces dernières avaient été effectuées au port de chargement, d'escale ou de refuge.

(c) Aucune déduction pour différence du "neuf au vieux" ne sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avarie commune.

Règle XV. Perte de fret

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis. Devront être déduites du montant du fret perdu, les dépenses que le propriétaire de ce fait aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

Règle XVI. Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice

(a) Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de Règles d'York et d'Anvers 2004 cargaison sacrifiée sera le montant de la perte éprouvée de ce fait en prenant pour base le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée. Le prix au moment du déchargement inclura le coût de l'assurance et le fret, sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison.

(b) Quand une marchandise ainsi avariée est vendue et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette à l'état sain, telle qu'elle est calculée dans le premier paragraphe de cette Règle.

Règle XVII. Valeurs contributives

(a) (i) La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, sauf que la valeur de la cargaison sera le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée.

(ii) La valeur de la cargaison comprendra le coût de l'assurance et le fret sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison, et sous déduction des pertes ou avaries subies par la cargaison avant ou pendant le déchargement.

(iii) La valeur du navire sera estimée sans tenir compte de la plus ou moins-value résultant de l'affrètement coque nue ou à temps sous lequel il peut se trouver.

(b) A ces valeurs, sera ajoutée le montant admis en avarie commune de propriétés sacrifiées, s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais supplémentaires y relatifs, postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, à l'exception des frais qui auront été admis en avarie commune ou qui incombent au navire en vertu d'une décision allouant l'indemnité spéciale prévue à l'article 14 de la Convention Internationale de 1989 sur l'assistance ou à toute autre disposition de portée semblable.

(c) Dans les situations prévues au troisième paragraphe de la Règle G, la cargaison et les autres propriétés contribueront sur la base de leur valeur à leur destination d'origine à moins qu'elles n'aient été vendues ou qu'il n'en ait été autrement disposé avant l'arrivée à destination, et le navire contribuera sur sa valeur nette réelle à la fin du déchargement de la cargaison.

(d) Quand une cargaison est vendue en cours de voyage, elle contribue sur le produit net de vente augmenté du montant admis en avarie commune. Règles d'York et d'Anvers 2004.

(e) Le courrier, les bagages des passagers, les effets personnels et les véhicules à moteurs privés et accompagnés ne contribueront pas à l'avarie commune.

Règle XVIII. Avaries au navire

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines et/ou ses appareils, du fait d'un acte d'avarie commune, sera le suivant :

(a) en cas de réparation ou de remplacement, le coût réel et raisonnable de la réparation ou du remplacement du dommage ou de la perte, sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII ;

(b) dans le cas contraire, la dépréciation raisonnable résultant d'un tel dommage ou d'une telle perte jusqu'à concurrence du coût estimatif des réparations. Mais lorsqu'il y a perte totale ou que le coût des réparations du dommage dépasserait la valeur du navire une fois réparé, le montant à admettre en avarie commune sera la différence entre la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, et la valeur du navire en son état d'avarie, cette valeur pouvant être déterminée par le produit net de vente, le cas échéant.

Règle XIX. Marchandises non déclarées ou faussement déclarées

(a) La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fautive au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

(b) La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

Règle XX. Avance de fonds

(a) La perte financière subie par les propriétaires des marchandises vendues pour obtenir les fonds nécessaires en vue de couvrir les dépenses d'avarie communes sera admise en avarie commune.

(b) Les frais d'assurance des débours d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

Règle XXI. Intérêts sur les pertes admises en avarie commune

(a) Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classées en avarie commune, jusqu'à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date du dépôt du règlement d'avarie commune, en tenant dûment compte des paiements provisionnels effectués par ceux qui sont appelés à contribuer, ou prélevés sur le fonds des dépôts d'avarie commune.

(b) Chaque année, l'Assemblée du Comité Maritime International décidera du taux de l'intérêt qui sera appliqué. Ce taux sera utilisé pour calculer le montant de l'intérêt acquis pendant l'année calendaire suivante.

Règle XXII. Traitement des dépôts en espèces

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par eux deux. La somme ainsi déposée augmentée, s'il y a lieu, des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayant droits en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispacheur. Ces dépôts, paiements ou remboursement seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

Règle XXIII. Prescription applicable à l'avarie commune

(a) A moins qu'une loi applicable, relative à la prescription, n'en dispose de façon impérative :

(i) Tous droits à contribution d'avarie commune, y compris tous droits de réclamer en vertu d'engagements et de garanties d'avarie commune, seront prescrits par une période d'une année à partir de la date du dépôt du règlement d'avarie commune, à moins qu'une action n'ait été engagée avant cette échéance par le réclamant. Toutefois, aucune action ne pourra être exercée après un délai de six années à compter de la date où l'aventure maritime commune a pris fin.

(ii) Ces délais peuvent être prorogés par accord des parties intervenu après la fin de l'aventure maritime commune.

(b) Cette Règle ne s'appliquera pas entre les parties concernées par l'avarie commune et leurs assureurs respectifs.

Annexe 2 :

GENERAL AVERAGE - FORMS REQUIRED		
FORM	PURPOSE	SIGNED BY
AVERAGE BOND	It confers an obligation on the signatory to contribute a percentage of the value of the cargo saved	The owner of the cargo, the consignee and, possibly, by the shipper. A counter-signature may also be required from the mariner insurer.
VALUATION FORM	Details the contributory value of the cargo.	The owner of the cargo, consignee and, possibly, the shipper.
NON-SEPARATION AGREEMENT	It is a declaration by the signatory agreeing to have his/her cargo share in the costs which may arise later at a port of refuge and after he/she has taken delivery of the cargo, for example, after transshipment onto another vessel.	The owner of the cargo, consignee, and, possibly, the shipper.
GENERAL AVERAGE DEPOSIT RECEIPT	It is a receipt for the deposit which is lodged in lieu of a General Average Guarantee from which the contribution will be deducted. The original receipt must be surrendered on request in order to effect final payment of the General Average contribution.	
GENERAL AVERAGE GUARANTEE	It is an undertaking by the Marine Insurer to pay the amount according to the General Average Adjustment directly to the community of interests involved in the General Average.	The Marine Insurer.

Annexe 3 :

Section 1 : Dispositions générales (Articles L5133-1 à L5133-2)

○ **Article L5133-1**

Les avaries sont communes ou particulières.

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre.

La mention prévue dans un connaissement, permettant au transporteur de se réserver d'autres dispositions que celles du présent chapitre, est réputée non écrite.

○ **Article L5133-2**

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes. Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

Section 2 : Classement en avaries communes (Articles L5133-3 à L5133-6)

○ **Article L5133-3**

Les avaries communes sont décidées par le capitaine et constituées par les dommages, pertes et dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

○ **Article L5133-4**

Sont seuls admis en avaries communes les dommages et pertes atteignant matériellement les biens engagés dans l'expédition ainsi que les dépenses exposées pour ces biens lorsque ces dommages, pertes ou dépenses sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune décidé par le capitaine.

○ **Article L5133-5**

Lorsque l'événement qui a causé l'avarie est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il y a également lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

○ **Article L5133-6**

Toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avaries communes, est bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée.

Section 3 : Contributions aux avaries communes (Articles L5133-7 à L5133-15)

○ **Article L5133-7**

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués conformément aux dispositions de la présente section.

○ **Article L5133-8**

Le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des dommages, pertes et dépenses qu'il a subis.

Le fret brut et le prix du passage, même lorsqu'ils ne sont pas encore acquis à l'armateur, contribuent pour les deux tiers de leur valeur.

Les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent à proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement.

○ **Article L5133-9**

Le montant des dommages et pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour le navire au port où s'achève l'expédition.

Il est égal au coût des réparations consécutives aux dommages, pertes et dépenses subis, au coût réel si elles ont été effectuées, au coût estimatif s'il n'y a pas été procédé.

○ **Article L5133-10**

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement.

Il est égal au coût des dommages et pertes subis et dépenses faites, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

○ **Article L5133-11**

Les marchandises qui ont été déclarées pour une valeur moindre que leur valeur réelle contribuent à proportion de la valeur réelle, mais leur perte ou leur avarie ne donne lieu à classement en avaries communes qu'à proportion de leur valeur déclarée.

○ **Article L5133-12**

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont perdues. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées.

Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

○ **Article L5133-13**

En cas de rejet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens des dispositions de l'article L. 5422-7, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

○ **Article L5133-14**

Les biens et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni de reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été perdus ou ont subi des dommages, dans les conditions prévues par les dispositions de la section 2.

○ **Article L5133-15**

Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence. En cas d'insuffisance des prix, les créances sont payées en proportion de leur montant.

En cas d'insolvabilité de l'un des contribuables, sa part est répartie entre les autres proportionnellement à leurs intérêts.

La valeur de sa contribution est, pour chaque intéressé, la limite de son obligation.

Section 4 : Règlement des avaries communes (Articles L5133-16 à L5133-19)

○ **Article L5133-16**

Il n'y a lieu à aucun règlement en cas de perte totale des intérêts engagés dans l'expédition.

○ **Article L5133-17**

Toute action dérivant d'une avarie commune est prescrite par cinq ans à compter de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

○ **Article L5133-18**

Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur correspond sauf caution suffisante de l'ayant droit.

○ **Article L5133-19**

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises, ou le produit de leur vente, pendant quinze jours après leur délivrance si elles ne sont pas passées dans les mains de tiers.

Annexe 4 :

A- Exemple	Montants (USD)
navire porte conteneur :	
Valeur navire (corps)	300 000 000
Valeur marchandises	1 500 000 000
Valeur des conteneurs (corps)	38 000 000
Soutes (carburants)	6 000 000
Total de la valeur	1 844 000 000
Considérons un incendie ayant causé les dommages suivants caractérisés comme avaries communes :	
Dommages au navire	90 000 000
Dommages aux marchandises	560 000 000
Dommages aux conteneurs	8 000 000
Mesures d'extinction des feux ordonnées par le capitaine causent de nouveaux dégâts	
Au navire	15 000 000
A la marchandise	35 000 000
Au conteneurs	2 500 000
Enfin, l'assistance au remorquage du navire endommagé coûte Et les autres frais d'avaries communes	100 000 000 80 000 000
B- Calcul de la contribution provisoire d'avarie commune	
La contribution provisoire d'avarie commune est calculée pour chaque intéressé.	
Calcul des dommages par rubriques	Montants (USD)
Au navire : <i>Incendie (90 000 000) + Extinction (15 000 000)</i>	105 000 000
Aux marchandises : <i>Incendie (560 000 000) + Extinction (35 000 000)</i>	595 000 000
Aux conteneurs : <i>Incendie (8 000 000) + Extinction (2 500 000)</i>	10 500 000
Total Brut des dommages	710 500 000

Calcul de la masse créancière ou active	
Les frais liés à la tentative de limitation du dommage sont affectés :	
Au navire	15 000 000
A la marchandise	35 000 000
Aux conteneurs	2 500 000
Le remorquage	100 000 000
Autre frais (soutes comprises)	80 000 000
Total Masse créancière ou active	232 500 000
Calcul de la masse débitrice ou passive	
Pour chaque rubrique, la différence entre la valeur de départ et les dommages directement causés par le sinistre (sans compter les aggravations dues aux tentatives de réparation) est la suivante :	
Navire (corps) : (300 000 000 – 90 000 000)	210 000 000
Valeur marchandises : (1 500 000 000 – 560 000 000)	940 000 000
Valeur des conteneurs (corps) : (38 000 000 – 8 000 000)	30 000 000
Total Masse débitrice ou passive	1 180 000 000
Détermination du taux de contribution	
A partir de ces deux masses, on dégage un taux de contribution qui est le rapport entre la masse active et la masse passive :	
Taux de contribution = 232 500 000 / 1 180 000 000 = 19,7003 %	