



**Centre de Droit Maritime et des Transports**  
UNIVERSITÉ DE DROIT, D'ÉCONOMIE ET DES  
SCIENCES D'AIX-MARSEILLE III

---

**LES AVARIES COMMUNES, PLACE ACTUELLE  
D'UNE INSTITUTION ANTIQUE**

---

**Mémoire de DESS de Droit Maritime et des Transports 2003/2004**

**Présenté par M. Cédric DUSSERRE**

**Sous la direction du Pr. Christian SCAPEL**



## Remerciements

Je souhaite ici exprimer tout d'abord mes sincères remerciements à mes Professeurs pour leur enseignement tout au long de cette année universitaire.

Puis, je tiens à remercier tout particulièrement Monsieur Pierre Albertini et Madame Brigitte PETIT pour leurs explications et leur disponibilité tout au long de mes investigations.

Je remercie enfin tous ceux qui ont, directement ou indirectement, contribué à l'élaboration de ce mémoire, et plus précisément Monsieur Pierre LATRON, Maître Henri NAJJAR et Madame Åsa AGDESTAIN.

# Sommaire général

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	4
<b>PREMIÈRE PARTIE : UNE INSTITUTION SÉCULAIRE D'ACTUALITÉ</b> .....	8
<b>CHAPITRE I : une institution sans cesse renouvelée</b> .....	9
<b>Section 1</b> : les développements historiques.....	9
<b>Section 2</b> : les fondements juridiques.....	24
<b>CHAPITRE II : la qualification d'une institution controversée</b> .....	34
<b>Section 1</b> : les critères de qualification.....	34
<b>Section 2</b> : le rôle de l'assurance dans l'avarie commune.....	47
<b>DEUXIÈME PARTIE : UNE INSTITUTION D'APPLICATION COMPLEXE</b> .....	55
<b>CHAPITRE I : l'élaboration du règlement d'avarie commune : un travail fastidieux</b> .....	56
<b>Section 1</b> : les prémices du règlement.....	57
<b>Section 2</b> : l'établissement du règlement.....	62
<b>CHAPITRE II : le régime juridique de la dispache</b> .....	83
<b>Section 1</b> : l'exécution du règlement.....	83
<b>Section 2</b> : les actions en restitution .....	86
<b>Section 3</b> : la prescription .....	89
<b>CONCLUSION</b> .....	92
<b>Bibliographie</b> .....	94
<b>Table des Annexes</b> .....	97
<b>Table des matières</b> .....	129

## 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

## Introduction

Malgré tous les soins apportés à l'exécution du transport, et en dépit de toutes les améliorations techniques que l'on peut y apporter, le voyage maritime comporte toujours certains risques d'une nature et d'une ampleur extrêmement variées.

Ces risques se traduisent tout d'abord par des dommages physiques subis par le navire et la cargaison en cours de transport : destruction, perte, casse, vol, moisissure... Les auteurs classiques nomment ces dégradations matérielles : les *avaries-dommages*.

Mais, en droit maritime, le mot *avarie* a un sens beaucoup plus large que dans le vocabulaire courant. Il englobe non seulement les dommages matériels au navire et à la cargaison, mais aussi certaines dépenses accidentelles engagées en cours de voyage, soit en faveur du navire, soit en faveur de la marchandise, soit en faveur de l'un et de l'autre ensemble.

On rencontre donc, à côté des *avaries-dommages*, un autre type d'avarie, totalement différent par nature : les *avaries-frais*. Ces dernières sont consécutives à des dépenses engagées pendant le voyage et qu'il faut répartir entre le navire et la cargaison. Cette distinction entre *avarie-dommage* et *avarie-frais* constitue la *summa divisio* du droit maritime des *avaries*.

En droit des transports terrestres, lorsqu'un dommage est souffert par une chose, ce dommage reste à la charge du propriétaire de la chose, quitte à celui-ci à se retourner contre une autre personne responsable du dommage. C'est l'application de l'adage latin *Res perit domino* selon lequel les charges d'entretien et de réparation d'une chose incombent à son propriétaire.

En droit maritime, par contre, s'il existe des dommages qui sont soufferts uniquement par le propriétaire de la chose, il existe également d'autres dommages qui sont supportés par toutes les personnes engagées dans l'expédition maritime.

C'est pour cela que les *avaries* sont divisées en deux classes : les *avaries grosses* ou *communes* et les *avaries simples* ou *particulières*.

Les *avaries communes* sont ainsi dénommées parce qu'elles sont supportées par le *gros*, l'ensemble de la cargaison, et *en commun*, tandis que les *avaries simples* sont dites *particulières* parce qu'elles sont supportées par le propriétaire du navire ou de la marchandise, *en particulier*.

La spécificité de l'avarie commune<sup>1</sup> est fondée sur l'idée qu'il existe une association d'intérêts entre tous ceux qui participent au commerce maritime, et remonte à la plus haute antiquité. On en trouve la première codification dans le *Digeste* de Justinien, et certains soutiennent même que l'institution remonterait à l'époque la plus reculée de la navigation, celle des Phéniciens.

---

<sup>1</sup> On emploie indistinctement le singulier ou le pluriel pour désigner l'institution.

Ainsi, lorsqu'au cours d'une expédition maritime, un péril imprévu vient à menacer le navire et sa cargaison, le capitaine, en qualité de représentant des intérêts divers engagés dans l'expédition, doit prendre des décisions immédiates pour conjurer le danger. C'est à lui qu'incombe le devoir de prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer le salut commun du navire qu'il commande et des marchandises qui lui sont confiées.

Pour éviter le péril qui menace, le capitaine décide qu'une partie des marchandises sera jetée à la mer de façon à permettre au navire allégé de fuir plus facilement devant la tempête ou devant l'ennemi, il décide qu'une relâche sera faite pour réparer des voies d'eau qui se sont déclarées au cours du voyage, il conclut une convention d'assistance...

Quand des marchandises auront été ainsi sacrifiées dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, quand des dépenses auront été faites pour réparer en cours de route le navire ou pour le remorquer, un principe de raison et d'équité oblige toutes les personnes qui sont intéressées dans l'expédition à contribuer à la dépense qui a été faite par le capitaine ou au préjudice qui a été éprouvé par le propriétaire du bien sacrifié.

L'avarie commune se définit ainsi comme tout sacrifice, en nature ou en argent, fait volontairement et raisonnablement par le capitaine pour faire face à un risque de mer ou à un événement exceptionnel mettant l'expédition en danger, pour assurer la sécurité commune du navire et de la cargaison, et permettre la poursuite du voyage. Le sacrifice doit ensuite être supporté à la fois par les propriétaires du navire et de la cargaison, proportionnellement à la valeur respective de ces biens<sup>1</sup>.

La dénomination d'*avarie commune* donnée à cette pratique ne doit pas être entendue stricto sensu et il faudrait plutôt dire que tous les intéressés à l'expédition, y compris celui qui a subi le dommage ou exposé les frais, sont tenus d'une contribution commune à l'avarie et non d'une contribution à l'avarie commune ; tous les intérêts engagés devant par la suite supporter une part proportionnelle à l'intérêt qu'ils ont eu à être eux-mêmes sauvés.

Cette contribution, ou part de dommage à la charge de chacun des intéressés, laquelle en cas d'assurance retombe sur leurs assureurs, est fixée à la fin de chaque voyage par un règlement appelé *règlement d'avarie commune*, ou *dispatche*, dont l'économie repose sur la distinction faite précédemment entre les avaries communes et les avaries particulières. Ce règlement est élaboré par un *expert-répartiteur*, également appelé *dispatcheur*, lequel procède au classement des valeurs admissibles et contributives d'avarie commune afin de dresser le règlement.

Aujourd'hui, la matière est régie soit par la *loi française du 7 juillet 1967*, accompagnée du *décret du 19 janvier 1968*, soit plus fréquemment par les *Règles d'York et d'Anvers* qui constituent une sorte de code international des usages pratiqués dans ce domaine. Ces Règles ont fait l'objet de maintes révisions et viennent d'ailleurs, très récemment, d'être remodelées dans une version de 2004 adoptée lors de la *XXXVIII<sup>ème</sup> Conférence du Comité Maritime International (CMI)* qui s'est tenue à Vancouver du 31 mai au 4 juin dernier.

---

<sup>1</sup> Lamy Transport, Tome 2, n°637

Dans la mesure où les Règles d'York et d'Anvers ne constituent pas une loi, les intéressés ont le choix, au moment de contracter, entre trois parties<sup>1</sup> :

- Ou bien ils ne prévoient aucune disposition à cet égard, et la loi précitée du 7 juillet 1967, dans son chapitre III consacré aux avaries communes, purement supplétif, s'applique.

- Ou bien les intéressés écartent implicitement cette loi en stipulant dans le titre de transport (connaissance par exemple), ou dans la charte-partie, l'application des Règles d'York et d'Anvers par un simple renvoi. Ainsi incorporées, ces Règles ont une valeur contractuelle et gouvernent les relations entre l'armateur et les intéressés à la cargaison pour tout ce qui concerne la déclaration et le règlement d'avarie commune. Cette hypothèse constitue la quasi-totalité des transports maritimes de marchandises.

- Ou bien, enfin, les parties peuvent expressément écarter l'institution des avaries communes en le stipulant explicitement dans le contrat. Dans ce cas rarissime, chaque partie conserve à sa charge les dommages et les dépenses qu'elle a subis, sauf recours résultant du contrat de transport ou d'affrètement au voyage.

Il est intéressant de préciser que bien que le connaissance ne constitue au final qu'un contrat d'adhésion au regard du chargeur, presque toutes les chartes-parties disposent d'une clause du type « *general average to be settled according to York-Antwerp Rules* ».

Il n'y a pas d'obligation d'assurance en la matière, mais il est prudent de s'assurer pour le risque d'une contribution d'avarie commune.

Parlant de l'avarie commune, le célèbre Doyen Rodière<sup>2</sup> énonçait qu'elle était née de la navigation maritime, et qu'elle n'en disparaîtrait qu'avec elle. Il exprimait « *que de toutes les institutions spécifiques du Droit maritime appelées peut-être à disparaître, la dernière sera celle des avaries communes* » ou bien plus encore, que « *ce sera la seule qui subsistera* ».

Eu égard à l'importance de cette institution atypique, il est regrettable de constater que son fonctionnement reste ignoré, ou tout au moins mal connu, d'une grande partie des professionnels du transport maritime.

De plus, cette institution fait l'objet de vives critiques, depuis fort longtemps, clamant, soit son coût élevé et ses difficultés techniques, soit un certain relâchement de la vigilance des armateurs qui, assurés que la charge du risque sera supportée par tous, se préoccuperaient moins de la prévenir ou de l'éviter. Alors qu'à l'origine la contribution avait lieu le plus souvent au profit des chargeurs dont le capitaine avait jeté les marchandises à la mer pour alléger le navire (avaries-dommages à la cargaison), le recours à la notion d'avarie commune est actuellement le fait de l'armateur qui demande une contribution aux chargeurs (avaries-frais : frais d'assistance, frais de relâche...). Mais, dans la mesure où le capitaine est seul juge de l'opportunité de la décision à prendre, les intérêts cargaison, ou plutôt leurs assureurs, préféreraient-ils que la capitaine hésite, ou ne prenne pas la mesure utile en temps voulu, et laisse périr les marchandises et le navire ?

---

<sup>1</sup> Emmanuel du Pontavice, « les avaries communes », BT n°2046, 9 mars 1983, p.134

<sup>2</sup> René Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, p.284

L'avarie commune s'efforce de rétablir un équilibre que la force des choses a détruit. Si, pour alléger le navire qui est en danger de se perdre, le capitaine doit jeter des marchandises à la mer, il sacrifie celles qui sont les plus faciles à atteindre. Le capitaine n'hésiterait-il pas s'il n'était pas sûr que ce sacrifice, engendrant de fortes dépenses, serait réparti entre tous les intéressés ? L'équité veut que la charge de ce sacrifice qui profite à tous soit supportée par tous. Il en est de même de l'assistance et de tous les autres événements donnant lieu à avarie commune.

Cette étude sera tournée vers l'examen d'une institution spécifique au droit maritime : les avaries communes. Particulièrement, nous nous intéresserons à sa situation présente tant dans sa réglementation, au combien d'actualité, et qualification que dans son application concrète, et tenterons d'en justifier son maintien par opposition aux maints auteurs qui prônent périodiquement sa suppression. La présente étude permettra ainsi une mise au point de l'état de cette institution aujourd'hui. Elle s'intitule : « *les avaries communes, place actuelle d'une institution antique* ».

L'étude des origines éloignées de l'institution jusqu'à sa réglementation actuelle paraît incontournable afin de faire ressortir sa capacité d'adaptation aux évolutions de la navigation (chapitre 1). Ses critères de qualification se sont accordés à un monde du transport dans lequel l'assurance a pris une place considérable. Celle-ci permet, sous certaines conditions, de contourner cette institution (chapitre 2). Cet examen justifiera la première partie.

Le cas échéant, l'avarie commune est mise en place et engendre alors une procédure complexe. Nous étudierons ainsi la pierre angulaire de l'institution, le règlement d'avarie commune, tout en exposant les diverses polémiques suscitées par l'évolution des techniques du transport maritime. L'élaboration de ce règlement est un travail fastidieux et se compose de formalités et de règles d'établissement caractéristiques à l'avarie commune (chapitre 1). En tant qu'institution spécifique, celle-ci possède un régime juridique propre (chapitre 2). Nous étudierons ainsi la seconde partie.



*Première Partie*

**UNE INSTITUTION SÉCULAIRE D'ACTUALITÉ**

# CHAPITRE PREMIER : UNE INSTITUTION SANS CESSE RENOUVELEE

L'institution des avaries communes remonte aux formes les plus éloignées de la navigation maritime. Elle repose sur le principe d'équité dont toutes les époques ayant jalonné l'histoire de la navigation ont reconnu et pratiqué.

Cette adaptation constante nécessitée par les évolutions des pensées, et surtout de la navigation maritime, s'est toutefois accélérée depuis ces derniers siècles. L'avarie commune est une institution robuste ayant résisté, et résistant toujours, aux diverses évolutions technologiques et réglementaires qu'a connues la navigation.

De prime abord, étudier une institution dont l'une des spécificités réside en ce que ses origines datent des premières formes de la navigation maritime ne peut raisonnablement se faire sans avoir préalablement examiné ses développements historiques (Section 1).

Puis, nous apprécierons les différentes théories que maints auteurs ont avancé pour légitimer, ou condamner, le bien-fondé de l'institution, et les diverses normes qui lui sont applicables. Ces développements se sont accompagnés d'évolutions réglementaires périodiques ayant pour objet d'adapter au mieux l'institution aux formes de la navigation (Section 2).

## Section 1 : les développements historiques

Pour le doyen Ripert<sup>1</sup>, la théorie des avaries communes est au nombre des plus vieilles règles juridiques : « *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* ».

L'institution originelle des avaries communes semble avoir traversée les différentes époques qui constituent notre histoire et ce, malgré les évolutions constantes des pensées et des techniques de la navigation.

Tout au long de cette étude de l'évolution historique de l'avarie commune, ne seront abordées que les périodes déterminantes de son existence. Reprendre précisément toute l'histoire de cette institution, bien que très prenante, n'aurait guère d'intérêts eu égard aux illustres auteurs comme Haralambidis, Ripert et bien d'autres encore qui s'y sont prêtés et dont les ouvrages en sont connus de tous.

Nous étudierons tout d'abord, succinctement, la naissance et l'évolution de l'avarie commune jusqu'à sa codification dans notre Code de commerce (§1), pour nous intéresser ensuite à sa « *codification internationale* » (§2).

---

<sup>1</sup> Ripert, Droit maritime, Tome III, n°2212

## § 1 : De l'Antiquité...

On peut affirmer que la théorie des avaries communes remonte à la plus haute antiquité quoiqu'elle n'ait vraiment été codifiée par les romains qu'au VII<sup>ème</sup> siècle, d'après les Lois Rhodiennes.

Si l'on songe qu'il en est question dans le plaidoyer de Démosthène, dans le Digeste de Justinien, il est de toute évidence que leurs origines remontent à une date très ancienne, sans doute à l'époque la plus reculée de la navigation, celle des Phéniciens. Le droit phénicien nous est indirectement connu par la Mishna du Talmud de Jérusalem et sa pratique remonterait à une époque située entre 1200 et 500 avant Jésus-Christ.

Afin d'étudier l'évolution historique de l'institution des avaries communes depuis son origine, l'antiquité, nous examinerons en premier lieu son application en droit romain puis, nous nous intéresserons en second lieu à son évolution durant le Moyen Age et particulièrement à travers l'étude des rôles d'Oléron et du Consulat de la mer. Enfin, nous apprécierons son avancée durant la période moderne de la navigation.

### A. le droit maritime romain

Un des rares textes du droit romain relatif à la navigation maritime est un texte sur les avaries communes : c'est la célèbre *Lex Rhodia de Jactu*. Les romains avaient recueilli cet usage pratiqué par les navigateurs de Rhodes d'après lequel l'armateur et les propriétaires de marchandises devaient contribuer à la réparation des avaries survenues au cours de l'expédition. Par cette règle d'équité, les romains prévoyaient un moyen rationnel de sauver le navire qui menaçait de périr : le jet des marchandises à la mer.

Lorsqu'un navire a été chargé par plusieurs négociants, s'il arrive pendant l'expédition que ce navire soit confronté à une tempête et qu'il menace de périr, le capitaine peut ordonner le jet à la mer de certaines marchandises afin que le navire puisse fuir cet évènement exceptionnel. La perte ne sera pas supportée par le seul négociant propriétaire des marchandises sacrifiées, mais elle sera répartie sur l'ensemble des autres marchands qui ont chargé le navire.

Les législations antiques prenaient systématiquement le jet à la mer comme exemple d'avarie commune car il était pour elles le cas le plus fréquent.

Afin que des dommages ou des pertes soient déclarés en avaries communes, la *Lex Rhodia de Jactu* énonce quelques conditions dont les principales ont traversé les temps et ont été reprises par notre Code de commerce<sup>1</sup> :

- les sacrifices faits doivent avoir été dictés par l'état de nécessité
- un préjudice doit avoir été causé à autrui
- un lien de causalité doit exister entre le danger constituant l'état de nécessité et le préjudice causé à autrui
- les sacrifices doivent avoir permis le salut commun

---

<sup>1</sup> Haralambidis, Des caractères distinctifs des avaries communes et du fondement de la contribution à ces avaries, n°9

Le droit romain refusait à la personne sacrifiée le droit d'agir directement contre la personne ayant profité de ce sacrifice pour le salut commun. Il ne leur donnait que le droit d'agir contre la personne qui avait volontairement jeté ou détruit les marchandises lui appartenant<sup>1</sup>. Le capitaine avait donc, seul, le bénéfice de cette action en demande de contribution.

Le droit romain est une source incontestable du droit des avaries communes toutefois, les règles qu'il édicte ne prévoient que quelques cas particuliers en omettant de parler de l'union d'intérêts qui se forme à bord lorsque, par exemple, une marchandise est jetée à la mer.

## B. le Moyen Age

L'idée dominante de la navigation maritime du Moyen Age est celle de l'association d'intérêts<sup>2</sup>. A une époque où les participants à une expédition perçoivent l'intérêt de s'unir contre les risques si fréquents de la navigation maritime, se développe une sorte de mutuelle limitée à un seul navire et à un seul voyage dans le but de regrouper le navire et le chargement en un tout solidaire couvrant les éventuelles pertes engagées pour sauver le navire.

### 1. les rôles d'Oléron

Le recueil de coutumes, ou d'usages maritimes, connu sous le nom *Rooles* ou *Jugements d'Oléron* semble être du XI<sup>ème</sup> siècle, et contenir 66 articles ou phrases courtes qui finissent toujours par les mots « *c'est le jugement en ce cas* » ou « *c'est le jugement* »<sup>3</sup>. Les pays que baigne l'océan Atlantique ou la Mer du Nord, les rois de Castille, les cités commerçantes de la Baltique, tous l'ont adopté comme leur loi maritime.

Son article 8 prévoit l'hypothèse d'un navire surpris par une tempête et pour lequel le jet à la mer reste l'ultime solution afin de le sauver ainsi que sa cargaison<sup>4</sup>. Il y est clairement inscrit que si quelques intérêts-cargaison n'adhèrent pas à ce dénouement, il n'en a pas moins le droit d'exécuter ce jet à la 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* ».

L'intérêt pour les chargeurs de voyager avec leurs marchandises paraît ainsi perdre énormément d'utilité car, en cas de sacrifice volontaire pour sauver l'expédition, leur consentement à cet acte d'avarie commune n'a plus véritablement de valeur. Les marchands ne discutent pas l'état de nécessité mais en deviennent les spectateurs passifs en ne donnant qu'un avis non contraignant pour le capitaine. D'autant plus, les *trois hommes de l'équipage* sont par définition des personnes subordonnées au capitaine et leur assentiment à cet acte n'en devient qu'une formalité.

L'idée d'association d'intérêts avancée par Ripert semble ne pas trouver sa place dans cette pratique puisque les Rôles d'Oléron justifient plus cette contribution par l'état de nécessité que par l'équité d'une association.

---

<sup>1</sup> Ripert, Droit maritime, Tome III, n°2213

<sup>2</sup> Ripert, Droit maritime, Tome III, n°2214

<sup>3</sup> Valin, Commentaires des lois maritimes, p.36

<sup>4</sup> Valin, Commentaires des lois maritimes, p.328

## 2. le Consulat de la mer

Soutenu par le dynamisme des marchands catalans, le commerce maritime fut règlementé par des institutions publiques de portée internationale telles que le Consulat de la Mer. Ce dernier promulguait des normes parmi lesquelles le *Llibre del Consolat de Mar*, ou *Livre du Consulat de la Mer*. D'auteur inconnu, cette œuvre, dont la date et le lieu de composition restent incertains, pourrait se situer au XIII<sup>ème</sup> siècle.

Cette compilation d'usages et de coutumes maritimes fut appliquée tout le long du littoral de la Méditerranée, et même au-delà, comme un droit coutumier général. Toutefois, M. Ashburner<sup>1</sup>, sans en contester leur valeur de coutumes, énonçait que « *les dispositions de ce Recueil n'en sont pas moins pour une grande partie, des suggestions ingénieuses des jurisconsultes de l'époque mais, qui n'ont jamais été acceptées dans la pratique, ni appliquées par les tribunaux* ».

La compilation du Consulat de la Mer commence par les mots, « *ici commencent les bonnes coutumes de la mer* », et comporte 252 chapitres.

Le *Consulat de la mer* envisage particulièrement les deux cas d'avarie commune les plus fréquents à cette époque : le jet et l'échouement volontaire. Il prévoit notamment que « *si la plupart des marchands s'accordent à jeter, alors on peut jeter, et dans ce cas, tous contribuent* » et envisage de ce fait une sorte d'union des intérêts communs, ceux n'y ayant pas consenti étant tout de même tenus de cette contribution.

Reprenant l'exemple type du jet à la mer, son chapitre XCVIII (98) prévoit que lorsque le capitaine effectue un jet, pour des raisons identiques à celles déjà mentionnées, il doit, une fois arrivé à destination, conserver les marchandises et ne les restituer à leurs propriétaires que lorsque ceux-ci auront contribué, sur la valeur de leurs marchandises ainsi sauvées, à ce sacrifice. Ceci afin que les propriétaires des marchandises sacrifiées n'aient à poursuivre les propriétaires des biens sauvés ; ce qui assure l'obligation de contribuer aux avaries communes.

Pour la première fois, le Consulat de la Mer fait la distinction entre les avaries particulières et les avaries communes. Les avaries particulières, n'étant pas un sacrifice volontaire encouru pour le salut commun, ne font l'objet d'une contribution que lorsque cela a été prévu conventionnellement alors que le Consulat prévoit une contribution de plein droit pour le cas des avaries communes.

Enfin, il est regrettable que le Consulat de la mer n'envisage les avaries communes que par rapport aux sacrifices extraordinaires faits pour la conservation de l'aventure sans aborder les autres conditions<sup>2</sup>: l'origine du danger, le résultat utile ...

---

<sup>1</sup> Cité par Haralambidis, Des caractères distinctifs des avaries communes et du fondement de la contribution à ces avaries, n°21

<sup>2</sup> Haralambidis, Des caractères distinctifs des avaries communes et du fondement de la contribution à ces avaries, n°26

## C. l'Ancien Régime

Les XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles voient naître un véritable commerce maritime. Supplantant les propriétaires qui utilisent leur navire pour leurs propres opérations commerciales, de véritables armateurs apparaissent au cours de ces siècles. Ils sont des personnes qui exploitent professionnellement des navires, propriétaires ou non, exclusivement aux fins de tirer un profit spécial de cette exploitation.

De plus, certains pays développés comme la France, l'Angleterre et l'Espagne commencent à produire assez pour songer à exporter leur production et pratiquer le commerce international.

Désormais, le transport maritime cesse d'être l'accessoire d'une opération commerciale pour devenir une opération commerciale à part entière.

C'est à partir du XVII<sup>ème</sup> siècle qu'apparaît une sorte d'éclatement du droit commun du Moyen Age remplaçant ainsi les recueils d'usages par des lois d'Etat destinées à créer l'unité du droit dans un royaume.

### 1. l'Ordonnance de la Marine

Le particularisme national du droit se traduit pour la première fois en France avec la première codification maritime : l'*Ordonnance de la Marine d'août 1681*.

Minutieusement orchestrée par Colbert, préparée par des commissions d'enquête que l'on envoie recueillir les usages de chaque port, largement puisée dans les anciens recueils d'usages, la Grande Ordonnance de la Marine est une œuvre qui réunit en un seul corps toutes les règles qui touchent au droit maritime.

Les rédacteurs de cette ordonnance eurent la singulière idée de scinder la matière des avaries. Ils la répartirent en deux titres séparés dont le premier fut intitulé « *des avaries* » et le second « *du jet et de la contribution* ». Ce partage de l'œuvre en deux titres, d'ailleurs repris dans notre Code de commerce, semble aujourd'hui critiquable, car consacrer un titre complet au jet à la mer semble aujourd'hui désuet. Pourquoi pas alors consacrer un titre à l'assistance, un à la relâche pour réparer une voie d'eau en cours de voyage...

Nous tempèrerons toutefois cette critique par le fait que le jet était autrefois l'exemple le plus fréquent d'avarie commune et que le législateur a donc cru bon d'y consacrer un titre entier.

En son article VI, l'Ordonnance de la Marine énumère toutes les pertes susceptibles de se produire au cours d'une expédition qui sont mises au rang des avaries communes<sup>1</sup> : « *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* ».

Néanmoins, si ces sacrifices n'ont pas empêché le navire de périr, les marchandises sauvées ne seront en aucun cas tenues de contribuer au paiement de celles qui auront été sacrifiées.

---

<sup>1</sup> Valin, Commentaire des lois maritimes, p.153

C'est l'article XV de l'Ordonnance qui pose cette règle du nécessaire résultat utile qui sera reprise longtemps après.

Pour conclure, bien que l'apport de l'Ordonnance dans la réglementation de la pratique maritime ne puisse être contesté, nous noterons seulement que certaines de ses dispositions comme celles relatives à la présence des marchands ou de l'écrivain à bord semblent dépassées par la pratique. Le Code de commerce les reprendra...

## 2. le Code de commerce

A l'exception de la Grande-Bretagne pour laquelle la coutume et les décisions de ses « Courts » créent le droit, aucun pays maritime n'est passé outre le mouvement de codification du début du XIX<sup>ème</sup> siècle, comme en atteste notre Code de commerce.

Le Code de commerce reproduit les « vieilles » dispositions de l'Ordonnance de la marine et n'y apporte que quelques modifications futiles. Le Code reprend précisément les dispositions maîtresses de l'Ordonnance sans se préoccuper de l'évolution de la pratique maritime.

D'une part, les législateurs ont repris la division contestable de l'œuvre en deux titres, dont l'un consacré entièrement au jet à la mer. Comme nous avons pu le remarquer lors de l'étude de l'Ordonnance de la marine, rien ne justifie ce partage car bien d'autres avaries communes aussi importantes que le jet se sont développées avec la modernisation de la navigation.

D'autre part, à l'instar de l'Ordonnance et de ses prédécesseurs, l'article 410 du Code ordonne au capitaine de prendre l'avis des marchands qui se trouvent à bord avant de déclencher un sacrifice. Cet article semble largement dépassé car il y a longtemps que le capitaine agit seul sans ne se préoccuper des intéressés, lesquels d'ailleurs ne voyagent plus avec leurs marchandises.

Ainsi, bien que le Code de commerce ne soit dans l'ensemble qu'une simple reprise d'une Ordonnance de la marine vieillie par la pratique, ces mouvements de législation à travers les époques et les pays ont conduit à adopter 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.

La navigation subit les effets d'une modernisation encore jamais produite. Des lignes régulières se développent, les navires évoluent considérablement [...] et une unification de la réglementation des avaries communes paraît nécessaire. Bien qu'une définition sommaire de l'avarie commune ait été dégagée, aucun consensus n'en est ressorti, d'où l'idée d'un *Code des avaries communes* répondant plus précisément, en tous lieux, tant aux questions de fond que de forme.

## § 2 : ...à la navigation moderne

La fin du XVIII<sup>ème</sup> et la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècles marquent une période d'essor général qui se caractérise par des innovations techniques fondamentales. Celles-ci ont bouleversé les méthodes de production et d'échange dans les sociétés industrielles : c'est la période de la *première révolution industrielle*. Ces innovations majeures sont la machine à vapeur, l'hélice, l'emploi du fer pour les coques et les mâtures permettant une augmentation des tonnages... Alors que les navires à voile, tributaires des vents, ne pouvaient prévoir la date exacte de leurs escales, le navire à vapeur peut désormais prévoir le jour où il fera relâche dans chaque port. C'est en 1819 que le premier navire à vapeur, le *Savannah*, traverse l'Atlantique. Ainsi, tous ces facteurs d'évolution permettent la mise en place de lignes régulières dont en résulte un accroissement considérable du commerce maritime.

Il est intéressant de constater que cette période, marquée d'évolutions techniques transformant complètement la navigation, va voir naître des attaques quasi périodiques de l'avarie commune. Notre Code de commerce de 1807, dont la plupart des dispositions ont été empruntées à la *vieille* Ordonnance de la Marine de 1681, ne satisfait plus aux problèmes nouveaux causés par ces évolutions, et doit laisser place à une sorte de code international des avaries communes. En 1877, douze règles pratiques sont ainsi retenues pour lesquelles, d'un commun accord, les armateurs s'engagent à les insérer dans leurs chartes et connaissements : ce sont les *Règles d'York et d'Anvers*.

Les Règles d'York et d'Anvers sont un ensemble de règles, acceptées par les parties de plein gré à propos de la manière de traiter l'avarie commune. Grâce à elles, une unification de la loi maritime a été atteinte. Ces Règles n'ont, jusqu'à présent, été surpassées par aucun autre ensemble de règles incorporées ou non dans une convention.

Périodiquement, en 1890, 1924, 1950, 1974, 1990, 1994, 2004, ces Règles vont être affinées, précisées et remodelées. Toutefois, jamais les Règles d'York et d'Anvers n'ont suscité un consensus suffisant pour qu'un véritable code puisse en être tiré.

### A. Vers une réglementation internationale

Outre les nombreuses divergences apparues quant aux modalités de fonctionnement des avaries communes et ce, notamment à partir d'une décision du tribunal anglais de 1799 à propos d'une déclaration d'avarie commune dans laquelle a été employé pour la première fois le terme de *general average*, l'évolution de la navigation de cette fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et l'inadéquation de l'institution à la diversité des usages nationaux ont contribué à rendre nécessaire l'apparition d'une sorte de *code international de l'avarie commune*.

L'intérêt de cette codification est de prendre en considération la jurisprudence de tous les pays afin d'éviter toute incertitude dans leur interprétation. Ces règles parent donc l'éventuelle référence à la loi d'un pays et fixent des règles générales applicables en tous lieux.

Cette œuvre va naître à l'initiative d'une ingénieuse société britannique, l'*International Law Association*.

Par leur première version, les Règles d'York et d'Anvers créent la première réglementation internationale consacrée aux avaries communes. Toutefois, ce corps de règles ne semble être qu'un essai, et il ne constituera une véritable réglementation internationale qu'à partir de la version suivante.



## 1. les Règles d'York et d'Anvers de 1877 et de 1890

Le développement du commerce et la recherche d'uniformisation des règles du commerce maritime international ont abouti à élaborer des règles applicables en matière d'avarie commune.

C'est lors du Congrès de Glasgow, le 24 septembre 1860, que pour la première fois la *National Association for the Promotion of Social Sciences* anglaise propose l'élaboration d'un règlement international de l'avarie commune<sup>1</sup>. Un code est élaboré mais se heurte à l'opposition des assureurs du Lloyd's qui considèrent qu'il n'y a pas lieu de modifier les usages anglais. Le Congrès maritime international tenu à York en septembre 1864 se contente alors de fixer onze règles connues depuis sous le nom des Règles d'York et d'Anvers qui n'ont toutefois pas été adoptées par le Lloyd's<sup>2</sup>. Il est fait application de ces règles par une clause insérée dans les connaissements et les chartes-parties : « *toutes réclamations pour avaries communes seraient réglées en conformité des Règles internationales de l'avarie commune arrêtées à York en 1864* ».

Parmi ces règles, nous n'en citerons que trois du fait des débats qu'elles ont suscités peu après leur adoption et qui perdurent encore de nos jours. Ce sont les Règles VII (dépenses au port de refuge), VIII (gages et vivres) et IX relatives aux dépenses engagées au port de refuge lorsque le navire est déclaré en avarie commune. Les deux premières Règles sont relatives aux frais, notamment les gages et vivres de l'équipage, engendrés dans le port de refuge et n'admettent ces dépenses en avarie commune qu'à la condition que les frais d'entrée dans ce port soient admissibles également en avarie commune. La Règle IX n'admet les dommages causés à la cargaison par son débarquement au port de refuge que s'ils résultent d'un débarquement non conforme aux usages de ce port, au mauvais endroit, ou encore par un navire manifestement en détresse.

Jugées incomplètes par les armateurs, ces Règles d'York sont perfectionnées quelques années plus tard, par l'*International Law Association*, lors d'un second congrès tenu à Anvers en 1877 et une douzième règle y est ajoutée malgré l'opposition persistante du Lloyd's. Ces règles prennent pour la première fois l'intitulé de *Règles d'York et d'Anvers*.

Les connaissements font toujours mention du choix du règlement en cas d'avarie commune mais en général, ils laissent la faculté à l'armateur d'opter pour la loi française ou les Règles d'York et d'Anvers en lui permettant de choisir les dispacheurs sans aucune intervention judiciaire. En général, les règles d'York et d'Anvers leur donnent un avantage sur les lois françaises.

Quelques années plus tard, en 1890, l'*International Law Association* reprend son labeur et, lors du Congrès de Liverpool, adopte un règlement en dix-huit règles, appliqués sous le nom de *Règles d'York et d'Anvers 1890*.

Pour revenir aux Règles VII, VIII de 1864 précitées, il est intéressant de noter qu'elles sont devenues les Règles X et XI mais surtout, que leur application est désormais subordonnée à ce que ces dépenses aient été motivées par un sacrifice ou par un accident<sup>3</sup>. La

---

<sup>1</sup> Ripert, Droit maritime, Tome III, n°2230-1

<sup>2</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°265

<sup>3</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°268

Règle IX quant à elle est devenue la Règle XII, son application étant elle aussi moins conditionnée, et les dommages à la cargaison pendant le déchargement sont largement admis.

Les conférenciers de 1890, comme le feront d'ailleurs leurs successeurs, affirment ainsi leur volonté, non seulement d'ajouter des règles, mais surtout d'étendre le champ d'application de l'institution des avaries communes. En témoigne le passage de la théorie ancienne du *Common Safety* à la théorie du *Common Benefit*. Cette dernière ne met plus fin aux effets de la déclaration en avarie commune à la fin du danger, mais les applique jusqu'à la fin de l'expédition.

Toutefois, ces règles forment *un corps sans tête et sans esprit*<sup>1</sup> car elles ne constituent qu'une série de solutions pour des cas particuliers et ne comportent ni définition, ni règles de principe de l'avarie commune de sorte que ces règles auraient pu être comparées, un peu malicieusement mais très justement, à une *liste de recettes de cuisine*. Ainsi, si un événement ne rentre pas dans un des cas prévus, la XVIII<sup>ème</sup> Règle juge qu'il y a lieu d'appliquer la loi normalement compétente.

Ripert note à ce sujet qu' « *on était donc bien loin du projet primitif qui consistait à faire un code complet de l'avarie commune* ».

## 2. les Règles d'York et d'Anvers 1924

Peu de temps après la première guerre mondiale, qui retarda d'ailleurs quelque peu les discussions, en 1924, lors de sa Conférence de Stockholm, l'*International Law Association* adopte de nouvelles règles<sup>2</sup>. Ces dernières devaient prendre le nom de la ville où siégeait le Congrès, mais on leur a plutôt attribué le nom traditionnel en le faisant suivre du millésime qui suffit à les distinguer des Règles de 1890.

Etablies aux fins de combler les lacunes des règles précédentes, les *Règles d'York et d'Anvers de 1924* donnent une définition de l'avarie commune et contiennent des règles générales<sup>3</sup>. En plus des règles numérotées en chiffres romains, bien connues à cette époque, cette conférence a ajouté des règles indiquées par des lettres de l'alphabet. De la sorte, ces règles de 1924 comportent d'abord sept règles affectées de lettres allant de A à G puis, vingt-trois règles affectées de chiffres romains numérotés de I à XXIII dont l'esprit veut que les règles chiffrées définissent des cas d'avaries communes, et que celles lettrées posent des principes généraux applicables aux cas non prévus expressément par les premières.

Ces règles de 1924 marquent un véritable progrès dans la pratique des avaries communes car d'une part, leurs améliorations sont principalement dues aux exigences de la pratique et à l'expérience et d'autre part, elles ne se contentent pas d'émettre des cas particuliers comme les Règles de 1890 mais énoncent des règles générales.

Toutefois, on s'est aperçu que les principes généraux énoncés dans les règles alphabétiques ne donnaient pas encore de solutions satisfaisantes. De plus, aucune suprématie d'un type de règles par rapport à un autre n'avait été dégagée.

---

<sup>1</sup> Juris-Classeurs1999, Fascicule 1240, n°10,

<sup>2</sup> Ripert, Droit maritime, Tome III, n°2230-4

<sup>3</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°470

Cette imprécision fit couler beaucoup d'encre et deux courants de pensée s'affrontèrent quant à cette interprétation de règles : la doctrine française et celle des pays de la Common Law.

Les français et délégués des pays d'origine latine considéraient que les règles lettrées devaient incontestablement prévaloir sur celles chiffrées tandis que selon les anglo-saxons, les règles lettrées ne servaient qu'à résoudre des cas non prévus par les règles chiffrées lesquelles prédominaient logiquement<sup>1</sup>.

Pour ne s'en tenir qu'à l'opinion de l'éminent Rodière, la seconde théorie semble correspondre à la réalité. Pour preuve, le rapport qui accompagnait le texte du projet exprimait clairement ce concept. Sans clamer une quelconque domination de règles sur d'autres, son opinion relève de la raison car ce projet démontre la nécessité de posséder des règles parfaitement adaptées à des cas pratiques susceptibles de se produire dans la réalité de la navigation, et de ne pas se contenter de principes théoriques par nature.

La question de cette suprématie de règles fut posée, pour la première fois, dans l'affaire du navire *Makis*.

En l'espèce, le *Makis*<sup>2</sup> avait subi deux accidents consécutifs, la rupture d'un mât lors d'opérations de chargement et une importante avarie d'hélice, le contraignant à faire escale dans deux ports successifs afin d'effectuer les réparations nécessaires à la poursuite de l'expédition. Considérant que l'accident survenu était prévu par les règles chiffrées des Règles d'York et d'Anvers 1924<sup>3</sup>, les armateurs réclamèrent, en tant que dépenses entrant en avaries communes, les gages et vivres de l'équipage, les matières consommées, les frais de chargement et de déchargement de la cargaison...

Prenant le contre-pied de l'esprit des conférenciers ayant adopté les Règles 1924, la Cour considéra qu'il ne suffisait pas qu'un cas d'espèce soit prévu dans les règles numérotées, il fallait indéniablement que ces règles respectent celles lettrées pour que ces dépenses entrent en avarie commune.

Interprétant strictement la Règle A, « *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 la sécurité commune dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune* », la Cour rejeta la demande des armateurs au motif qu'aucun péril justifiant la mise en avarie commune n'avait été encouru. Les juges en ont ainsi déduit que les règles numérotées n'étaient qu'accessoires et que les règles lettrées posaient les caractères nécessaires de l'avarie commune.

Subséquentement, la Cour apprécia que les dépenses occasionnées par l'avarie survenue lors des opérations de chargement n'entraient pas en avaries communes car ces elles n'avaient, à aucun moment, eu pour but de préserver les propriétés engagées contre un quelconque péril. Néanmoins, l'avarie d'hélice contraignant le navire à faire escale entrait bien dans les critères de la règle A.

Nonobstant cette solution, les armateurs anglais ne s'avouèrent pas vaincus et obtinrent la rédaction d'une clause<sup>4</sup>. Celle-ci disposait que ce qui était établi dans les règles numériques devait l'emporter sur ce que prévoyaient les règles alphabétiques. Cela signifiait que fut établi par voie de convention le principe contraire à celui admis dans le cas du

---

<sup>1</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°272

<sup>2</sup> Raymond Boizard & Francesco Manzitti, les Règles d'York et d'Anvers 1950, p.16

<sup>3</sup> Règle X a) et b) des Règles d'York et d'Anvers 1924

<sup>4</sup> Raymond Boizard & Francesco Manzitti, les Règles d'York et d'Anvers 1950, p.17

navire *Makis* : « *Excepté comme il est stipulé dans les règles marquées des chiffres I à XXIII, le règlement doit être établi conformément aux règles marquées A à G inclusivement* ».

Ainsi, cette stipulation marquant la prédominance des règles précédées de chiffres sur celles précédées de lettres sera reprise dans les Règles d'York et d'Anvers 1950 à travers une règle nouvelle servant de préface d'ensemble. Cette disposition avait pour but de résoudre les conflits d'interprétation des deux types de règles.

## **B. une réglementation internationale bonifiée**

Les Règles d'York et d'Anvers sont modifiées et affinées au fil de leurs révisions. Ainsi, elles constituent, suite à leurs deux modifications de 1950 et de 1974, notamment amendée en 1990, un corps de règles pratiquées et reconnues internationalement par le monde du transport maritime.

### **1. les Règles d'York et d'Anvers 1950**

Certaines difficultés d'interprétation s'étant produites en Angleterre sur le texte de 1924, l'*International Law Association* confie l'étude d'une révision de ces Règles au *Comité maritime international*<sup>1</sup>(CMI). C'est lors de sa XX<sup>ème</sup> Conférence d'Amsterdam de septembre 1949 que le CMI mit, d'abord à l'ordre du jour, puis adopta après de longues discussions à la conférence de Stockholm de la même année, la révision des Règles d'York et d'Anvers 1924 pour faire naître les *Règles d'York et d'Anvers 1950*, approuvées à l'unanimité par l'*International Law Association* qui eut lieu à Copenhague, du 23 août au 2 septembre 1950.

A l'instar des Règles de 1924, les Règles d'York et d'Anvers de 1950 comportent d'une part, des règles lettrées de A à G, contenant toujours les principes généraux des avaries communes s'appliquant lorsque les règles numérotées ne prévoient rien et d'autre part, des règles chiffrées de I à XXIII.

Le conflit préexistant entre elles, apparu dans l'affaire *Makis*, est désormais résolu car les armateurs et assureurs anglais et américains désiraient combattre la jurisprudence établie dans le cas du navire *Makis* par une disposition liminaire dite *Règle d'interprétation* ainsi inscrite<sup>2</sup> :

« *Dans le règlement d'Avarie Commune, les Règles suivantes, précédées de lettres et de numéros, doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.*

*A l'exception de ce qui est prévu par les Règles numérotées, l'Avarie Commune doit être réglée conformément aux Règles précédées de lettres* ».

D'abord, cette règle veut créer l'autonomie des Règles d'York et d'Anvers en excluant toute loi et pratique incompatible avec elles et uniformiser ainsi les différents droits nationaux.

Puis, afin de résoudre le problème de l'application des règles lettrées et chiffrées né auparavant, elle a pour but d'éviter, dans les cas prévus par les règles numérotées, que l'on puisse exiger l'accomplissement de toutes les conditions requises par la Règle A, comme l'avait décidé le tribunal qui eut à connaître du cas du navire *Makis* ou, plus généralement,

---

<sup>1</sup> Raymond Boizard & Francesco Manzitti, les Règles d'York et d'Anvers 1950, p.8

<sup>2</sup> Raymond Boizard & Francesco Manzitti, les Règles d'York et d'Anvers 1950, p.16

elle consacre la prédominance des cas d'espèce sur les règles générales. Ce problème de règles lettrées et chiffrées est au centre de cette réglementation de 1950.

Mais qu'en est-il de l'application des Règles B à G dans les hypothèses prévues dans les règles numérotées ?

Le professeur José Domingo Ray<sup>1</sup> pense que les règles précédées de lettres constituent des principes généraux applicables dans les cas particuliers prévus aux règles numérotées, sauf si ces dernières décident le contraire.

La Chambre fédérale de Buenos-Aires, dans un arrêt en date du 10 mars 1964, a d'ailleurs admis ce raisonnement.

Suite à une avarie de machine, le navire *Barranqueras* dut être conduit en relâche forcée au port de Corrientes. Puis, le navire fut remorqué à Buenos Aires car les réparations nécessaires y étaient plus pratiques et économiques. Selon l'alinéa d) de la Règle X, « *si un navire en avaries se trouvait dans un port ou lieu où il est possible de le réparer et que si, afin d'économiser des frais, il est ensuite remorqué à un autre port ou lieu de réparation ou sa destination, le coût extraordinaire du remorquage sera payé par les divers intéressés à l'aventure en proportion des dépenses extraordinaires évitées* ». Cette disposition s'applique parfaitement au cas litigieux.

Ainsi, la question litigieuse ne fut pas celle des frais de remorquage, mais celle de savoir si les frais d'entretien et salaires de l'équipage durant la période supplémentaire qu'a engendré ce remorquage devaient entrer ou non en avaries communes selon les Règles d'York et d'Anvers.

Bien que la Règle XI prévoit plusieurs hypothèses dans lesquelles il y a lieu au paiement des salaires de l'équipage durant la prolongation du voyage, le présent cas d'espèce n'est nullement prévu dans les Règles chiffrées.

Par référence à la seconde partie de la Règle d'interprétation, il est légitime de chercher une règle parmi celles lettrées. La Règle F peut s'appliquer sans restriction : « *toute dépense extraordinaire engagée en substitution d'une autre qui aurait été admise en avarie commune sera considérée avarie commune* ».

Ainsi, la Chambre fédérale de Buenos Aires a décidé que les règles précédées de lettres étaient toujours applicables, à moins que celles numérotées n'en décident expressément le contraire. Dictée par le bon sens, cette décision illustre la doctrine de l'époque et confirme la valeur qu'avait voulu donner à la règle préliminaire les représentants des différents pays présents à Amsterdam.

Bien qu'ayant convaincu les juges et la doctrine dominante, la thèse de cohabitation des deux types de règles développée par le professeur Domingo Ray ne fut pas partagée par tous.

Pour les Anglo-Saxons, les règles lettrées et numérotées ne pouvaient en aucun cas être liées et ils prônaient par-dessus tout la supériorité des règles numérotées sur celles lettrées.

Au-delà de la Règle d'interprétation, les Règles d'York et d'Anvers de 1950 eurent pour mérite d'avoir adapté certains cas prévus en 1924 à la pratique. Toutefois, les transformations économiques et techniques croissantes de la navigation maritime expliquent pour une bonne part que les Règles d'York et d'Anvers de 1950, vingt après leur adoption, furent dépassées à leur tour.

---

<sup>1</sup> José Domingo Ray, *Corrélation entre les Règles précédées de lettres et celles numérotées des Règles d'York et d'Anvers*, DMF 1965, p.467

## 2. les Règles d'York et d'Anvers 1974

Afin de répondre aux demandes pressantes de réforme de l'avarie commune, une révision des Règles tendant à les simplifier, les améliorer et les adapter aux conditions actuelles du commerce maritime devenait incontournable.

Plus axée vers un rajeunissement que vers une réforme, cette clarification des Règles d'York et d'Anvers de 1950 fut à l'initiative de l'*International Union of Marine Insurance* qui désigna à cette fin une commission<sup>1</sup>. Celle-ci déposa un rapport qui fut étudié par l'*Association internationale de dispatcheurs européens* (A.I.D.E.) et s'intitula *Simplification des Règles d'York et d'Anvers 1950*. Ce rapport fit l'objet de nombreuses discussions et donna lieu à un nouveau projet de rapport discuté à Rotterdam en octobre 1970 par une commission internationale, et enfin devant l'A.I.D.E. en juin 1971.

Allant dans la même direction, l'Association britannique de droit maritime saisit le C.M.I., en 1969, d'une demande d'étude de révision de ces mêmes Règles et créa une Commission internationale. Celle-ci établit un rapport préliminaire qui reprit pour l'essentiel les principales idées des membres de l'A.I.D.E.

Ainsi, la révision des Règles de 1950 fut inscrite à l'ordre du jour de la XXX<sup>ème</sup> conférence du Comité Maritime International tenue à Hambourg en avril 1974.

C'est lors de cette conférence que furent adoptées, à l'unanimité, les Règles nouvelles appelées *Règles d'York et d'Anvers 1974*.

Les Règles de 1974 se présentent dans la même version que celles de 1950. Elles commencent par des règles précédées de lettres qui énoncent les principes généraux de l'avarie commune, et sont suivies de règles précédées de numéros qui traitent des cas particuliers d'avarie commune.

Excepté la Règle D qui n'a été qu'éclaircie, aucune modification notable n'a été apportée tant à la Règle d'interprétation qu'aux Règles lettrées. Seules les Règles numérotées ont véritablement été modifiées.

L'apport de cette révision porte essentiellement sur des modifications apportées aux règles chiffrées dont les types d'avarie commune sont divers : extinction d'incendie à bord (Règle III), coupement de débris (Règle IV), échouement volontaire (Règle V), forçage de voiles, avarie ou perte de voiles (Règle VI), dommage aux machines et aux chaudières (Règle VII), dépenses au port de refuge...(Règles X et XI), déduction du coût des réparations (Règle XIII), valeurs pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice, et valeurs contributives (Règles XVI et XVII), avaries au navire (Règle XXI), intérêts sur les pertes admises en avarie commune (Règle XXI).

Illustrer toutes ces modifications serait trop long. C'est pourquoi nous ne parlerons que de celles relatives à la valeur à admettre en avarie commune pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice. Cette modification apportée à l'article XVI nous paraît être une des plus intéressantes car elle correspond à l'objectif de simplification des Règles de cette révision.

Les Règles d'York et d'Anvers disposaient à ce sujet que le point de départ pour le calcul de la perte sur cargaison était la valeur du marché au dernier jour de déchargement<sup>2</sup>. Il est évident que la détermination de cette valeur a dû causer bien des soucis aux dispatcheurs.

---

<sup>1</sup> Pierron (A.), Vers une réforme des Règles d'York et d'Anvers 1950, DMF 1971, p.451

<sup>2</sup> Pineus, les Règles d'York et d'Anvers 1974, Droit européen des transports, 1974, p.391

Bien que la valeur du marché d'une marchandise existait en théorie à cette époque, la recherche de la valeur d'une marchandise spécifique et d'un poids précis n'était probablement pas aussi facile, d'autant que les moyens de communication n'étaient pas encore très performants.

Ainsi, inspirée par la pratique imaginée des dispatcheurs, la version modifiée de la Règle XVI prend désormais comme base de calcul de la perte ou du dommage la facture commerciale remise au réceptionnaire, y compris le coût de l'assurance et du fret (prix CAF) dans la mesure où le fret est en risque pour la cargaison. Et si la facture ne peut être fournie, ce sera la valeur embarquée (prix FOB), augmentée du coût de l'assurance et éventuellement du fret.

En outre, les Règles de 1974 ont été complétées en 1990 et les termes « *modifiées en 1990* » ont été rajoutés à leur appellation initiale. C'est à Paris, en juin 1990, que le C.M.I. a révisé la Règle VI. Cette révision a été motivée par la réforme du droit de l'assistance maritime issue de la Convention internationale du 26 octobre 1989 suscitée par les naufrages et les pollutions du type *Torrey Canyon* et *Amoco Cadiz*.

La Conférence de Paris a notamment précisé 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* ». Cet article vise l'indemnité spéciale d'assistance et la définit comme la rémunération des assistants en contrepartie des « *opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement* », quand bien même les efforts de l'assistant n'ont pas eu de résultat utile<sup>1</sup>.

Selon l'article 14, pris dans sa totalité, cette indemnité semble être un mécanisme visant à pallier la non-rémunération ou la rémunération partielle d'une opération d'assistance qui aurait entièrement ou partiellement échoué (et où cette rémunération ne couvrirait pas la totalité des frais engagés). Bien que cette indemnité spéciale soit incitative dans la mesure où elle offre une chance supplémentaire à l'assistant de rentrer dans ses frais lorsqu'il y a un risque de pollution, les *Règles d'York et d'Anvers 1974 modifiées en 1990*<sup>2</sup> l'excluent expressément de leur champ. Mais elles maintiennent l'admission de la rémunération normale d'assistance telle que visée à l'article 13 de la dite Convention, laquelle prévoit notamment l'indemnité résultant de la prévention d'un dommage à l'environnement.

Outre ce paradoxe, l'admission de ces frais en avarie commune nous semble irrationnelle. En effet, le principe qui gouverne l'avarie commune est que les dépenses engagées pour le salut de l'expédition doivent être supportées par la communauté qui s'est formée au début de l'expédition : le navire, la cargaison et le fret<sup>3</sup>. Or, l'environnement constitue sans aucun doute un intérêt tiers à cette communauté et la dépense qui en résulte ne devrait pas être admise au bénéfice de la contribution. M. Parenthou parle ici de « *détournement de l'avarie commune* !<sup>4</sup> ».

Toute la communauté supportera alors des dépenses qui n'auraient du être imputées qu'à la seule charge de l'armateur.

Tout comme les Règles d'York et d'Anvers les ayant précédées, celles de 1974 amendées en 1990, illustreront leur incontestable intérêt tant dans le sur fond que sur le forme. En effet, contrairement aux conventions internationales comme celles relatives à l'assistance ou à l'abordage qui nécessitent de longues procédures de ratification pour prendre effet, ces

---

<sup>1</sup> Le résultat utile est une condition indispensable à l'indemnisation des assistants.

<sup>2</sup> Il ne s'agit pas de nouvelles Règles d'York et d'Anvers mais d'une simple modification apportée aux Règles de 1974.

<sup>3</sup> Le fret n'est pas un intérêt indépendant lorsqu'il n'est pas acquis à tout événement.

<sup>4</sup> Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », la Convention internationale du 28 avril 1989 sur l'assistance et ses incidences sur l'avarie commune, p.223

Règles, dans leur version originale ou modifiée, sont contractuellement applicables par simple insertion d'une clause dans les connaissements ou chartes-parties. Pour exemple, les Règles de 1970 adoptées en avril 1974 étaient applicables dès le 1<sup>er</sup> juillet de la même année.

La réglementation actuelle sera étudiée dans le second paragraphe de la section suivante.



## **Section 2 : les fondements juridiques**

La seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle est marquée par une évolution technique de la pratique maritime. Les principales évolutions se traduisent par le gigantisme des navires et par de nouvelles technologies comme le conteneur.

Cette importante période se caractérise également par une évolution réglementaire sans précédent. Cette évolution, en grande partie pragmatique, est à l'origine des deux corps de règles que nous appliquons principalement de nos jours en cette matière : la loi française du 7 juillet 1967 accompagnée de son décret du 19 janvier 1968, et les Règles d'York et d'Anvers de 1994, et depuis peu, celles de 2004.

Par ailleurs, comprendre la pratique des avaries communes ne peut se faire sans tenter d'en justifier son bien fondé. En effet, une institution qui crée tantôt un droit à contribution, tantôt une obligation de contribuer à toute personne engagée dans une expédition par suite d'un acte exceptionnel du capitaine pour le salut de tous n'est pas forcément logique pour tous.

Ainsi, nous étudierons d'abord les différentes théories qui ont été avancées pour justifier l'avarie commune : la gestion d'affaires, l'enrichissement sans cause et enfin la seule acceptée, l'association d'intérêts (§1). Puis, nous examinerons les différentes normes qui régissent les avaries communes, et tout particulièrement la norme française ainsi que celle internationale (§2).

### **§1 : les concepts juridiques**

L'avarie commune fait peser une obligation de payer sur un ensemble de personnes qui ne sont pas responsables du dommage ou de la dépense qu'elles prennent en charge et sans que leur consentement ne leur soit demandé. Par ailleurs, ces personnes sont tenues de payer pour un dommage ou une dépense dont on peut considérer qu'elles ont tiré profit.

La question du fondement de cette obligation a généré l'apparition de théories diverses. Les justifications contractuelles et légales invoquées se rapportent à la théorie des quasi-contrats, à celle du contrat d'affrètement, à l'idée d'une assurance mutuelle, au principe d'un mandat présumé, à la gestion d'affaires... Toutes ont été inspirées par l'idée que les avaries communes sont des sacrifices faits pour la conservation de l'aventure et dans un esprit d'équité, mais tout le droit ne repose-t-il pas sur la justice et l'équité ?

Nous décrivons dans les deux premiers points les théories de la gestion d'affaires et de l'enrichissement sans cause lesquelles, bien qu'intéressantes, sont insuffisantes pour expliquer l'institution. Puis, nous examinerons dans le dernier point la théorie qui semble être la plus juste, celle de l'union d'intérêts entre l'armateur et les chargeurs.

## A. la gestion d'affaires

Lorsqu'un navire, lequel se trouvait en grand péril, est sauvé par une assistance, le propriétaire, ou l'armateur du navire s'ils sont distincts, est tenu de payer l'indemnité correspondante. Cette assistance ayant profité à tous, il est légitime qu'une partie importante de cette indemnité lui soit remboursée par ceux qui en ont profité.

Selon les partisans de la théorie de la gestion d'affaires, la contribution des divers intérêts engagés dans cette expédition se justifie car le capitaine, en qualité de préposé de l'armateur, a agi comme un *negotiorum gestor*<sup>1</sup>. Se basant sur l'article 1375 du Code civil, ils refusent l'idée d'un mandat conclu entre le capitaine et les intéressés, et soutiennent que le capitaine agit dans l'intérêt d'autrui.

Cette théorie se différencie de la pratique de l'avarie commune qui exige qu'une communauté se soit formée entre celui qui paie et celui qui profite, tout au moins pour celui qui réclame une contribution. Une marchandise clandestine, par exemple, doit contribuer alors qu'aucun contrat n'a été conclu, mais ne peut obtenir de contribution. Pour preuve, la Règle C précédemment citée énonce que les dommages, pertes ou dépenses encourus au titre de dommages à l'environnement ne sont pas admis en avaries communes, l'environnement étant un intérêt extérieur à la communauté.

La contribution aux avaries communes ne peut non plus être expliquée par la gestion d'affaires car, contrairement aux avaries communes, les dépenses engagées par le gérant ne nécessitent pas un résultat utile pour être remboursées mais seulement une certaine utilité pour éviter les immixtions intempestives dans les affaires d'autrui<sup>2</sup>. Cet argument doit toutefois être tempéré par les nombreuses discussions qui se tiennent au sujet de la nécessité d'un résultat utile en avarie commune. Bien que ce résultat utile ne semble, a priori, plus exigé aujourd'hui, le caractère raisonnable et nécessaire de l'avarie commune n'est sans commune mesure semblable à l'utilité de la gestion d'affaires.

De plus, le gérant d'affaires se différencie également du capitaine en ce qu'il n'est nullement obligé d'intervenir alors que le capitaine est tenu d'une obligation, et serait responsable de n'avoir entrepris les mesures appropriées pour la conservation de la cargaison qui lui a été confiée.

Nous touchons là du doigt la véritable raison pour laquelle la gestion d'affaires ne peut être le fondement de l'avarie commune : le gérant au sens de l'article 1375 du code civil est une personne qui n'a aucun lien de droit avec le géré alors que dans le cadre du transport maritime, le capitaine, préposé de l'armateur, doit non seulement transporter la marchandise, mais aussi veiller sur elle et prendre toutes les mesures et sûretés nécessaires à sa conservation.

La gestion d'affaires n'est pas le seul quasi-contrat à avoir été invoqué comme fondement de l'avarie commune. Pour certains, l'avarie commune est une émanation de la théorie de l'enrichissement sans cause.

---

<sup>1</sup> Haralambidis, Des caractères distinctifs des avaries communes et du fondement de la contribution à ces avaries, n°193

<sup>2</sup> Droit civil, les obligations, 16<sup>ème</sup> édition, Dalloz, p.152

## B. l'enrichissement sans cause

Selon la théorie civiliste de l'enrichissement sans cause, et son célèbre principe selon lequel nul ne doit s'enrichir sans cause au détriment d'autrui, lorsque, volontairement et pour le salut de l'expédition, le capitaine cause un dommage au navire ou à la cargaison, ou engage une dépense extraordinaire, ceux dont les intérêts n'ont subi aucun préjudice à la fin du voyage sont enrichis au détriment de ceux dont les intérêts ont été amoindris. L'action de *in rem verso* permet à ces derniers de demander une indemnité aux propriétaires des biens sauvés. C'est par cette théorie que certains auteurs ont essayé d'expliquer le recours en contribution d'avarie commune.

N'admettant pas cette théorie, Rodière note très simplement qu'*une explication moderne convient mal à une institution aussi ancienne*<sup>1</sup>. En effet, l'action de *in rem verso* date d'un arrêt de la Cour de Cassation de 1892<sup>2</sup> et son application à une institution plus vieille de deux mille ans pose inéluctablement des problèmes techniques.

De plus, en 1895, la Cour avait précisé le principe de l'enrichissement sans cause en excluant de son champ les avantages procurés indirectement. Désormais, seule la personne enrichie par une valeur entrée dans son patrimoine peut se voir opposer cette action. Dans la pratique des avaries communes, lesdits sacrifices n'apportent en réalité aucun accroissement du patrimoine de l'enrichi mais seulement sa sauvegarde, l'appauvrissement de l'ensemble devant être réparti sur tous et constituant ainsi la contribution de chacun.

Enfin, les règles techniques de la contribution en avarie commune sont différentes de celles de l'action de *in rem verso*<sup>3</sup>. Alors que la contribution est calculée au prorata des intérêts embarqués, c'est-à-dire d'une manière complexe et inégale, l'action de *in rem verso* est réglée plus simplement, sans recours nécessaire à des calculs *savants*<sup>4</sup>.

La théorie de l'enrichissement sans cause n'est pas suffisante pour expliquer l'institution des avaries communes. Il faut tout de même admettre que cette théorie est gouvernée par le même principe qui régit les avaries communes, l'équité, selon lequel la personne qui s'est appauvrie au détriment d'une autre a un droit de recours contre cette dernière.

Cette théorie aurait pu être admise si nous l'avions examiné a contrario. A supposer une situation d'avarie commune, si aucune déclaration n'est établie, il y aurait effectivement enrichissement sans cause pour les intérêts n'ayant subi aucun dommage.

L'insuffisance de cette explication théorique a fait s'orienter les auteurs vers un autre principe, l'association d'intérêts.

## C. l'association d'intérêts

Se formant autrefois au moment du danger, on peut aujourd'hui affirmer, les marchands ayant cessé de monter à bord, qu'une association d'intérêts se forme au départ de chaque expédition. Cette remarque permet de souligner l'origine antique de cette théorie

---

<sup>1</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°475

<sup>2</sup> Haralambidis, Des caractères distinctifs des avaries communes et du fondement de la contribution à ces avaries, n°197

<sup>3</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°475

<sup>4</sup> Bokalli, l'avarie commune : réflexion critique sur une institution du droit maritime, DMF 1996, p.358

probablement datée de la naissance des avaries communes. La contribution trouve alors son fondement dans l'union temporaire, ou 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<sup>1</sup>. Si le capitaine décide 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*<sup>2</sup> ». Il parle ici de sacrifice provisoire car, à destination, tous les associés devront contribuer pour indemniser le sacrifié.

Cette association entre armateur et chargeurs, et même entre chargeurs, n'est pas régie par une convention mais par la loi qui s'applique aux relations entre associés. S'étant exposés volontairement à cette aventure, 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. D'ailleurs, cette union englobe également les marchandises embarquées sans connaissance, et même celles chargées frauduleusement et à l'insu du capitaine. En effet, la législation française<sup>3</sup> décide que les effets pour lesquels il n'y a pas de connaissance ou de déclaration contribuent aux avaries communes s'ils sont sauvés.

Certains auteurs ont tenté de justifier une éventuelle suppression de l'institution en avançant que celle-ci serait devenue désuète car elle ne reposerait aujourd'hui sur aucun fondement valable. Monsieur Bokalli<sup>4</sup> soutient par exemple que l'explication des avaries communes par l'idée d'association d'intérêts aurait été exacte à l'origine, mais serait devenue aujourd'hui démodée eu égard à ce que « *l'expédition maritime n'est plus à proprement parler une aventure à l'issue incertaine comme elle l'était autrefois* ». Certes la navigation actuelle est plus sûre qu'auparavant, mais loin est encore le chemin du risque zéro en matière de transport maritime. Plus encore, il compare les risques de la navigation maritime à ceux de la navigation fluviale ou encore du transport terrestre : « *la navigation maritime est devenue aussi sûre que les autres transports* ». Les propos de M. Bokalli ne semblent pas correspondre à la réalité de la navigation. Bien que les progrès techniques de la navigation aient été incommensurables par rapport à l'époque de la naissance de l'avarie commune, nombreux sont les navires qui périssent encore de nos jours. C'est précisément ce que Yves Tassel<sup>5</sup> a démontré pour réfuter la pensée de M. Bokalli en comparant le navire à « *un mobile dans un environnement hostile* ».

Pour conclure, nous ne pensons pas que les vieilles thèses de l'enrichissement sans cause et de la gestion d'affaires expliquent l'institution de l'avarie commune, tout comme l'ont d'ailleurs décidé des grandes doctrines comme celles italienne, néerlandaise, allemande, britannique et américaine<sup>6</sup>.

Suivies par les cours de justice, tous les grands courants de pensée maritime s'accordent sur la formation d'une association d'intérêts pour expliquer l'institution des avaries communes,

---

<sup>1</sup> Ripert, Droit maritime, Tome III, n°2220

<sup>2</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°329

<sup>3</sup> Article 35 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>4</sup> Bokalli, l'avarie commune : réflexion critique sur une institution du droit maritime, DMF 1996, p.355

<sup>5</sup> Tassel (Y.) « La spécificité du droit maritime », [http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep21\\_1.pdf](http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep21_1.pdf)

<sup>6</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°329

d'autant que cette communauté d'intérêts est un fondement propre à l'ensemble des institutions maritimes<sup>1</sup>.

## §2 : les normes applicables

L'institution des avaries communes est réglementée par les lois propres à chaque nation, autrement dit par la loi interne. La loi française interne de l'avarie commune est la *loi du 7 juillet 1967*, accompagnée du *décret du 19 janvier 1968*.

En pratique, les intéressés écartent le plus souvent ces règles légales pour y substituer des règles conventionnelles fixées à l'avance : les *Règles d'York et d'Anvers*. Par une simple stipulation contractuelle, les parties écartent l'application des règles législatives et se réfèrent aux Règles d'York et d'Anvers qui constituent l'une des expressions les plus élaborées de la *lex mercatoria*, c'est-à-dire des usages et coutumes reconnus par la communauté professionnelle internationale et en l'occurrence, par la communauté maritime internationale. Modifiant les Règles de 1974, amendées en 1990, les usages internationaux pratiqués étaient, jusqu'à très récemment, les Règles de 1994. Toutefois, une révision encore fraîche du CMI vient de donner naissance aux Règles d'York et d'Anvers 2004. Compte tenu de la survenance récente de ces nouvelles Règles, nous précéderons leur étude de celle des Règles de 1994 car d'une part, les décisions les plus récentes se réfèrent encore aux Règles de Sydney et d'autre part, cela nous permettra d'exposer de la manière claire les apports des nouvelles Règles.

### A. la loi du 7 juillet 1967 et son décret du 19 janvier 1968

Etroitement inspiré de la pratique internationale consacrée par les Règles d'York et d'Anvers, le droit français a marqué son intention de mettre à jour sa réglementation nationale, notamment son vieux Code de commerce, avec la *loi n° 545 du 7 juillet 1967 (articles 22 à 42)*, complétée par le *décret n°65 du 19 janvier 1968 (articles 3 à 6)*, relatifs aux événements de mer, par leur chapitre III intitulé « *Des avaries* ». Ainsi, cette réforme abroge la quasi-totalité des dispositions du Code de commerce relatives aux avaries.

A l'instar des Règles d'York et d'Anvers, ces règles légales, à l'exception de l'alinéa 3 de l'article 22, ne sont pas d'ordre public mais seulement supplétives de la volonté des parties. Celles-ci peuvent donc soit supprimer toute obligation contributive soit, plus généralement, les écarter au profit des Règles d'York et d'Anvers par une clause insérée au connaissement.

L'article 22 en son alinéa 3 dispose que « *l'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite* » et se présente comme la seule disposition impérative de la loi. Pour justifier cette disposition, il faut revenir sous l'empire des Règles d'York et d'Anvers de 1924. Pour résumer, lorsqu'un acte d'avarie commune avait été réalisé, les armateurs français, en application d'une clause qu'ils avaient préalablement inséré dans les connaissements, se réservaient le choix de faire effectuer le règlement suivant la loi française ou suivant les Règles d'York et d'Anvers. Une fois que le dispatcheur avait déterminé le système de

---

<sup>1</sup> Rebora (J.-F.), préface Bonnassies (P.), « L'assistance maritime », 2003, p.435 n°I-1.1(1))

répartition le plus avantageux pour l'armement, l'armateur n'avait plus qu'à suivre ce conseil et opter ainsi pour un système de contribution lui étant plus favorable. C'est précisément cette pratique critiquable que la loi de 1967 a condamné en réputant non écrite cette clause optionnelle.

Puis, la loi du 7 juillet 1967 se différencie positivement du Code de commerce quant à sa forme. Alors que le Code avait repris la vieille division de l'Ordonnance de la marine, injustifiée selon nous, en deux titres dont l'un consacré entièrement au jet à la mer, la loi se partage en plusieurs sections et adopte ainsi une division plus rationnelle. Tout d'abord, elle traite dans sa section première, « *Du classement en avaries communes* », de tous les sacrifices et dépenses entrant en avarie commune. Puis, sa section seconde, « *De la contribution aux avaries communes* », désigne tous les intérêts qui y contribuent. Enfin, la section troisième, « *Du règlement des avaries communes* », comme le feront d'ailleurs pour la première fois les Règles d'York et d'Anvers de 1994, règlemente la forme, c'est-à-dire la procédure (la validité du règlement et les délais de prescription applicables). Ainsi, la loi se partage en sections distinctes qui permettent une clarification de la réglementation de l'avarie commune.

Enfin, bien que la Réforme de 1967 reprenne indéniablement les principes directeurs des Règles d'York et d'Anvers, elle contourne la Règle d'interprétation en ne limitant l'avarie commune qu'aux conséquences directes de l'acte générateur sur les biens matériellement exposés au péril et exclut du champ de l'avarie commune les charges d'exploitation qui peuvent en résulter. La prééminence des cas concrets sur les principes n'a alors plus lieu d'être.

Bien que la loi de 1967 n'ait guère obtenu l'assentiment des armateurs fidèles aux règles internationales fixées par les Règles d'York et d'Anvers, le législateur français peut se féliciter d'avoir amélioré un système datant de 1807 et d'avoir dénoncé des abus créés par la pratique de l'avarie commune.

Par ailleurs, cette norme interne est supplantée par l'application plus fréquente des Règles d'York et d'Anvers dont la conjugaison de la Règle d'interprétation avec certaines règles numérotées ajoute la notion d'intérêt commun, ou *common benefit*, à celle de salut commun, *common safety*, de la loi française.

## **B. les Règles d'York et d'Anvers 1994**

Grâce à la pratique d'acceptation par les parties, de plein gré, d'un ensemble de règles régissant les avaries communes, les Règles d'York et d'Anvers constituent une unification de la loi maritime qui n'a, jusqu'à présent, été surpassée par aucun autre ensemble de règles, incorporées ou non dans une convention.

Depuis leur création en 1864, les Règles d'York et d'Anvers ont périodiquement été remaniées afin qu'elles soient adaptées à l'évolution du monde maritime technique et juridique.

Succédant à l'*International Law Association* depuis 1949, le *Comité Maritime International* est en charge des révisions des Règles d'York et d'Anvers.

C'est le CMI qui, en décembre 1990, a décidé de mettre à l'étude le droit de l'avarie commune et qui s'est posé la question du besoin d'une éventuelle révision des Règles. La Commission Internationale, alors créée pour cette occasion, soumit un rapport à l'Assemblée Générale du CMI. C'est lors de sa XXXV<sup>ème</sup> Conférence qui s'est tenue à Sydney du 2 au 8

octobre 1994 que le CMI a approuvé ces modifications, et ainsi les *Règles d'York et d'Anvers 1994*. Approuvées à l'unanimité des pays participants, ces Règles modifient plusieurs dispositions des Règles de 1974, amendées en 1990.

A l'instar des Règles de 1974, celles de 1994 illustrent également la rapidité d'adaptation par rapport aux Conventions internationales traditionnelles car elles ont trouvé à s'appliquer dans les règlements d'avarie commune seulement deux mois après leur adoption.

La Conférence de Sydney n'a voté que la version anglaise de ces Règles et de ce fait, seul le texte anglais fait foi. Les traductions des divers pays participants les ayant adoptés n'ont aucune force de loi et cela pourrait, par ailleurs, causer d'éventuels problèmes de traduction et d'interprétation. L'Association Française du Droit Maritime<sup>1</sup> (AFDM) ainsi que l'Association des dispatcheurs français<sup>2</sup> ont cependant rédigé une version française du texte officiel.

Comme cela a pu être constaté lors des diverses révisions de ces Règles, et d'autant plus en 1994, nombreux sont les détracteurs qui en ont profité pour remettre en cause le bien fondé de l'avarie commune ou qui y ont associé la modernisation de la navigation comme facteur de complication. Par ailleurs, les évolutions constatées au fil de ces attaques n'ont pas été dans le sens de la restriction mais, au contraire, dans celui d'une extension<sup>3</sup> du champ d'application de l'institution.

Probablement pour ne pas bouleverser des habitudes depuis longtemps encrées dans la pratique, les Règles de 1994 se présentent d'abord en règles lettrées posant les principes, puis en règles chiffrées s'appliquant plus au cas par cas.

Sans reprendre les débats et évolutions concernant les règles lettrées et chiffrées exposés précédemment au travers de l'affaire *Makis* et de la règle d'interprétation, nous nous bornerons ici à noter les ajouts importants qui ont été apportés aux Règles en 1994.

En 1994, il a été ajouté à la Règle d'interprétation une *Règle Paramount*<sup>4</sup>. Cette Règle, ou clause en matière de contrat de transport lorsqu'elle est insérée dans un connaissance ou une charte-partie, est supérieure aux autres clauses.

En ce qui concerne les Règles de 1994, cette disposition se présente comme suit :

« *En aucun cas un sacrifice ou une dépense ne seront admis en avarie commune s'ils n'ont pas eu un caractère raisonnable* ».

Nous pouvons remarquer que ce caractère raisonnable est également mentionné à la Règle A. D'où une contradiction car le caractère dominant des Règles chiffrées sur celles lettrées instauré par le second alinéa de la Règle d'interprétation sera supprimé chaque fois que la notion du caractère raisonnable de l'acte d'avarie commune sera en cause.

Puis, la Règle C est complétée par un second paragraphe qui exclut du champ des avaries communes « *les dommages, pertes ou dépenses encourus au titre de dommages à l'environnement ou consécutifs à des fuites ou rejets de substances polluantes émanant des propriétés engagées dans l'aventure maritime*<sup>5</sup> ». Le but est ici de faire prendre conscience

---

<sup>1</sup> A.F.D.M., les Règles d'York et d'Anvers 1994, DMF 1996, p.137

<sup>2</sup> Parenthou, les nouvelles Règles d'York et d'Anvers, Revue « Scapel » de droit commercial, maritime, aérien et des transports 1995, p.106

<sup>3</sup> Ce sont les anglo-saxons qui, depuis les modifications de 1950, ont inspiré en grande partie cette extension.

<sup>4</sup> Avec beaucoup d'humour, M. Parenthou présente Lord Paramount comme un suzerain américain auquel tous ses vassaux étaient soumis, Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », les nouvelles Règles d'York et d'Anvers 1994, p.248

<sup>5</sup> Les Règles d'York et d'Anvers 1994, DMF 1996, p.137

aux armements des responsabilités encourues pour les questions de pollution ou d'environnement.

La Règle E, quant à elle, est accompagnée de deux dispositions relatives à une fin de non recevoir. La première mentionne que les parties n'ont que douze mois, à partir de la fin de l'aventure, pour réclamer au dispacheur une admission en avarie commune. Quant à la seconde, elle dispose qu'à défaut d'une telle notification ou passé le délai prévu, le dispacheur sera autorisé à estimer le montant de l'admission ou de la valeur contributive. Le but de cette modification est de répondre aux critiques concernant les délais trop longs de cette procédure car, en effet, l'article 50 de la loi du 7 juillet 1967 avait instauré un délai de cinq ans, lequel est de six ans en Grande-Bretagne.

Nous terminerons l'étude des principaux changements apportés à ces Règles d'York et d'Anvers en notant l'adoption d'une clause de non-séparation. Cette clause est dangereuse car elle est susceptible de donner lieu à des situations abusives et notamment, elle est considérée par les dispacheurs français comme étant inéquitable et inintelligible. Ajoutée à la Règle G, cette disposition signifie que lorsqu'il y a séparation matérielle des intérêts, ceux-ci sont traités, par fiction, comme s'ils étaient restés liés. Cette Règle prévoit ainsi, par exemple, que dans le cas de l'immobilisation d'un navire dans un port de refuge par suite de circonstances susceptibles de donner lieu à une admission en avarie commune, si une partie de la cargaison est acheminée à destination par d'autres moyens, celle-ci sera présumée être restée à bord jusqu'à la fin de l'aventure et sera toujours tenue de son devoir de contribution envers la communauté. Il a notamment été reproché à cette disposition, et cela demeure aisément compréhensible, que ce texte devrait plutôt faire l'objet d'un arrangement entre les parties au lieu d'être inséré dans des Règles permanentes, l'accord devant par sa nature être déterminé une fois l'évènement connu.

Ces Règles d'York et d'Anvers de 1994 semblent réussies dans leur ensemble et ce, principalement par leurs réponses expresses à certaines critiques qui leur étaient apportées comme l'introduction d'une fin de non recevoir, l'exclusion des dommages à l'environnement du champ des avaries communes ou encore la création de la clause Paramount.

Nonobstant l'adoption de ces règles récentes, le Président du CMI a été sollicité seulement cinq ans plus tard en vue d'une nouvelle révision.

### **C. les nouvelles Règles d'York et d'Anvers 2004**

Dès le mois de mars 1999, l'*International Union of Marine Insurance* (IUMI) présentait au Président du CMI une demande de nouvelle révision des Règles d'York et d'Anvers<sup>1</sup>. Cette demande de révision tendait non seulement à adopter une nouvelle définition de l'avarie commune, mais également à reprendre chacune des règles pour en suggérer pour certaines une éventuelle modification voire une suppression. Elle résultait principalement des contestations nées des Règles de 1994 opposant les assureurs sur corps et facultés d'une part, et les armateurs et leurs Protection and Indemnity Clubs d'autre part.

Réunies dans un questionnaire en six points, les principales questions du rapport de l'IUMI ont été portées à l'ordre du jour de la XXXVII<sup>ème</sup> Conférence internationale du CMI

---

<sup>1</sup> Parenthou (R.), « les problèmes d'avarie commune », Revue « Scapel » de droit commercial, maritime et aérien et des transports n°4, 2001, p.166



qui s'est tenue à Singapour en février 2001. Les principaux points<sup>1</sup> abordés concernaient l'extension de la notion de l'intérêt commun à celle de salut commun, la notion de péril, l'appréciation de la faute d'une des parties, l'admission en avarie de l'indemnité d'assistance, la prévention des dommages à l'environnement, et enfin l'introduction dans les Règles d'York et d'Anvers de dispositions relatives à la prescription.

Toutes ces questions ont suscité des divergences de vues des différents pays et un vote a été émis tendant à ce que soient ultérieurement poursuivies la réflexion et les discussions<sup>2</sup>.

La Conférence de Singapour ainsi que les colloques de Tolède en 2000 et de Bordeaux en 2003 n'ayant pas été fructueux, une sous-commission chargée de continuer le travail a été désignée par le Conseil exécutif du CMI. Elle a présenté plusieurs propositions de modifications<sup>3</sup> aux Règles d'York et d'Anvers de 1994 lors de la XXXVIII<sup>ème</sup> Conférence du CMI tenue à Vancouver du 31 au 4 juin 2004. Celles-ci portent tout d'abord sur les admissions en avarie commune des dépenses au port de refuge<sup>4</sup>, des réparations provisoires<sup>5</sup> et de la rémunération d'assistance<sup>6</sup>. Puis, elles envisagent la constitution éventuelle d'une nouvelle Règle<sup>7</sup> prévoyant la prescription des actions dérivant d'une avarie commune. Enfin, il a été proposé des modifications relatives aux intérêts sur les pertes<sup>8</sup> admises en avarie commune et à l'attribution d'une commission pour avances de fonds<sup>9</sup>.

Afin de mieux comprendre les motivations des conférenciers de Vancouver, nous étudierons les solutions apportées par le CMI tout au long de l'étude de l'institution afin de les replacer dans leur contexte. Le cas échéant, nous comparerons les Règles de 1994 et de 2004 afin d'en présenter les évolutions. Du reste, nous envisagerons les avaries communes comme régies par les Règles de 2004. De plus, cela nous permettra d'apprécier au fur et à mesure de notre exposé l'évolution et la place qu'occupe aujourd'hui l'avarie commune.

Pour terminer, nous utiliserons l'étude de l'évolution de ces normes pour tenter de répondre aux auteurs qui considèrent que l'institution serait devenue *désuète*. Car, comment expliquer alors qu'une institution *archaïque* fasse l'objet de modifications et d'extensions de champ perpétuelles ?

Avant toute chose, notons ce qu'en pense Pierre Lureau<sup>10</sup> : « *quand un principe existe depuis 25 siècles, qu'il est d'application dans toutes les législations, qu'il ne s'en trouve aucune qui propose une formule différente, il peut paraître oiseux d'en vérifier le bien-fondé et la justesse* »

Cette tendance d'extension de la portée de l'institution a notamment été exprimée par les anglo-saxons en passant du principe de salut commun (common safety) à celui de l'intérêt commun (common benefit) ainsi qu'on y était conduit depuis 1950 par l'alinéa de la Règle

---

<sup>1</sup> Entretien avec Pierre Latron, Président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime et membre titulaire du Comité Maritime International

<sup>2</sup> Parenthou (R.), « les problèmes d'avarie commune », Revue « Scapel » de droit commercial, maritime et aérien et des transports n°4, 2001, p.168

<sup>3</sup> Entretien avec Maître Henri Najjar

<sup>4</sup> Voir infra p.73

<sup>5</sup> Voir infra p.66

<sup>6</sup> Voir infra p.72

<sup>7</sup> Voir infra p.91

<sup>8</sup> Voir infra p.75

<sup>9</sup> Voir infra p.74

<sup>10</sup> Lureau, un extrait du rapport belge préalable à la conférence d'Amsterdam de 1949 du CMI au cours de laquelle avaient été adoptées les Règles de 1950, cité par Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », Réflexion autour de l'avarie commune avant le lifting de 1994, p.237

d'interprétation. Cela s'explique par le fait que loin d'être démodée, l'institution est certes la doyenne des institutions du monde maritime, mais elle est désormais adaptée à toutes les formes nouvelles de la navigation. Cette constante adaptation n'est vraisemblablement pas la marque d'une institution dépassée.

Pour preuve, nous n'avons qu'à constater les maints pays, notamment en voie de développement, qui l'ont adopté et la pratiquent encore : la République Populaire de Chine s'est ouverte au trafic maritime international et a rédigé en 1975 les Règles de Pékin traitant de l'avarie commune, le Code Maritime Algérien du 23 novembre 1976, le Code de Commerce Tunisien du 24 avril 1962, le Code maritime polonais, le Code de Navigation maritime bulgare...

Tout autant, les nouvelles Règles d'York et d'Anvers de 2004 répondent à elles seules à ces détracteurs. En effet, une institution qui ne passe les âges qu'en s'améliorant n'est certainement pas une institution moribonde.

## CHAPITRE SECOND : LA QUALIFICATION D'UNE INSTITUTION CONTROVERSEE

La pratique des avaries communes est généralement régie par des dispositions prévues dans le titre de transport. Ce principe d'autonomie de la volonté des parties permet d'éviter tout conflit de lois en proposant aux intéressés de substituer la loi qui leur est normalement applicable par des règles conventionnelles de classement et de contribution leur paraissant meilleures : les Règles d'York et d'Anvers. Bien qu'il pourrait être objecté à la loi française de ne pas prévoir de cas particuliers comme le font les Règles, ces deux corps de règles se rejoignent par bien des points, et notamment en ce qui concerne les critères de qualification de l'institution.

Les évolutions du monde de la navigation ont engendré de nombreuses modifications, ou améliorations, de l'institution telles que celles relatives aux critères nécessaires à certains actes afin qu'ils puissent entrer dans le champ des avaries communes.

L'assurance occupe une place importante dans l'institution puisque tous les intéressés peuvent désormais être couverts contre le risque d'éventuelles demandes de contribution. Toutefois, certaines situations gênent les armateurs qui se trouvent alors en conflit avec d'une part leurs assureurs-corps, et d'autre part avec les intérêts-cargaison. Les assureurs admettent alors, sous une forme de franchise appelée *clause d'absorption*, que les armateurs passent outre l'avarie commune. Le cas échéant, les assureurs rendent ainsi la qualification de l'avarie commune inutile.

Après avoir énuméré et examiné chaque condition nécessaire à l'existence d'une avarie commune (Section 1), nous exposerons, en réponse aux nombreux conflits d'intérêts que génère cette qualification, la possibilité dont dispose l'armateur de contourner cette existence (Section 2).

### Section 1 : les critères de qualification de l'avarie commune

Pour que les avaries et les dépenses donnent lieu à une contribution et puissent être qualifiées d'avarie commune, plusieurs conditions doivent être réunies. Ces critères sont contenus dans diverses définitions qui ont été données des avaries communes dont les deux principales, en ce qui nous concerne, sont celles des Règles d'York et d'Anvers d'une part, et de la loi française d'autre part.

Selon la Règle A des Règles d'York et d'Anvers 2004, « *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* ».

En ses articles 24 et 25, la loi du 7 juillet 1967 dispose que, « *sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant* ».

*des intérêts engagés dans une expédition maritime* ». De plus, les « *sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine* ».

Il ressort de ces définitions que pour qu'il y ait avarie commune, quatre conditions, reconnues par la doctrine traditionnelle, doivent exister simultanément :

- un sacrifice, c'est-à-dire un dommage ou une dépense exceptionnel
- décidé volontairement par le capitaine
- consenti pour éviter un péril
- dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison

De plus, la Règle Paramount introduite en 1994 dans les Règles d'York et d'Anvers a ajouté une condition supplémentaire : « *En aucun cas un sacrifice ou une dépense ne seront admis en avarie commune s'ils n'ont pas eu un caractère raisonnable* ».

Enfin, il convient de rejeter une condition qui a été longtemps ajoutée aux précédentes : un résultat utile.

Selon un principe de raison, dont certains éminents auteurs acquiescent, il ne faut pas exiger que l'acte du capitaine ait eu un résultat utile, mais plutôt admettre que cet acte réalisé dans l'intérêt commun suffise<sup>1</sup>, quel que soit le résultat obtenu.

Admettre qu'un résultat utile serait indispensable à l'avarie commune reviendrait à décourager le plus souvent le capitaine à faire un sacrifice ou engager une dépense extraordinaire afin de sauver le navire en péril. Cela ferait alors planer sur lui, ou tout au moins sur son mandant, le coût des mesures extraordinaires engagées par lui pour sauver tous les intérêts embarqués dans cette expédition.

D'autant plus, cette notion ne figure ni dans les Règles d'York et d'Anvers, ni dans la loi française, et son abandon est confirmé par la doctrine dominante.

## **§1 : le caractère exceptionnel du sacrifice ou de la dépense**

L'idée d'un sacrifice ou d'une dépense exceptionnel est la base de l'avarie commune. Il est question ici de tout dommage ou dépense engagé par le capitaine du navire pour le salut commun, à condition toutefois qu'il revête un caractère exceptionnel.

Cet acte pouvant se caractériser par un sacrifice ou une dépense extraordinaire, la contribution due par les intéressés peut être la conséquence de deux catégories d'avaries communes.

Premièrement, il peut s'agir de dommages causés volontairement tant à la cargaison comme un jet à la mer pour alléger le navire, qu'au navire tel un échouement volontaire pour sauver l'expédition. Ces dommages se nomment des avaries-dommages.

Deuxièmement, il peut s'agir de dépenses faites par le capitaine dans l'intérêt de tous. Elles peuvent être des frais de renflouement, des frais de remorquage, des frais de relâche forcée lorsque ceux-ci ont été exposés à la suite d'un évènement exceptionnel. Ces dépenses sont les avaries-frais.

---

<sup>1</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°324 et n°490, et Ripert, Droit maritime, Tome III, n°2251

De plus, comme l'exigent les Règles d'York et d'Anvers et la loi française dans leur définition de l'avarie commune, l'initiative du capitaine doit nécessairement être exceptionnelle, c'est-à-dire prise dans des circonstances extraordinaires.

Ainsi, il résulte que l'avarie qui provient d'une manœuvre habituelle de navigation n'est qu'une dépense normale d'exploitation et ne peut donc être qualifiée d'avarie commune.

La mesure prise par suite d'un événement extraordinaire a pour effet de modifier les effets que produit généralement une avarie. A partir de cet acte exceptionnel, tous les dommages et dépenses qui se produisent ne sont plus des avaries particulières à la charge de celui qui les a subies ou exposées, mais des avaries communes donnant lieu à une contribution de ceux qui sont intéressés à l'expédition maritime, à condition toutefois qu'ils se rattachent directement à l'acte extraordinaire.

Ainsi, par exemple, un dommage accidentel tel qu'un incendie dans une cale n'est pas en lui-même constitutif d'une avarie commune. Il faut, pour que celle-ci puisse être déclarée, que le capitaine décide de sacrifier des marchandises dans le but d'éviter la propagation rapide des flammes, ou d'engager des dépenses exceptionnelles pour assurer la sécurité du navire et du reste de la cargaison. De même, l'abordage en tant que tel n'est pas une avarie commune, c'est une avarie particulière affectant le navire. C'est seulement lorsque l'abordage compromet la sécurité du bâtiment et de la cargaison et que la capitaine décide, en conséquence, de faire appel à un remorqueur, qu'il y a avarie commune.

Enfin, ce sacrifice doit avoir été fait dans l'intérêt commun, sans que le résultat de cet acte ne soit nécessaire. Mais la mesure prise par nécessité et dans l'intérêt entier de l'expédition ne doit émaner que de la volonté du capitaine.

## **§2 : la volonté réfléchie du capitaine**

L'avarie commune est obligatoirement un sacrifice résultant d'un acte volontaire du capitaine, et non d'un cas fortuit.

Il ne peut y avoir avarie commune qu'autant qu'une volonté détermine un fait, cause du dommage ou de la dépense. Encore faut-il que cette volonté soit dictée avec une certaine intelligence et clairvoyance comme nous le rappellent les Règles d'York et d'Anvers ainsi que la loi française : l'acte volontaire doit être fait intentionnellement et raisonnablement pour le salut commun.

Dans l'angoisse d'un péril suprême, des marins, dictés par la formule désespérée « *Sauve qui peut !* », se sont livrés à des actes irréfléchis et désordonnés ; « *l'un saisit une hache et coupe les mâts, l'autre jette à la mer tout ce qui lui tombe sous la main, jusqu'à la robe de pourpre de Catulle, jusqu'à l'ancre ou l'embarcation de salut : cela s'est vu*<sup>1</sup> ». Bien que volontaires, ces actes dépourvus d'intelligence et de discernement ne constituent pas des actes susceptibles de créer un quelconque droit à contribution à l'égard de l'intéressé qui a souffert d'un préjudice. Cela justifie la Règle Paramount dont nous étudierons le contenu dans le paragraphe suivant.

---

<sup>1</sup> Alfred De Courcy, Questions de droit maritime, p.24

Un acte intentionnel et raisonnable est nécessaire certes, mais le capitaine est-il la seule personne habilitée à prendre cette lourde décision ?

Tandis que les Règles d'York et d'Anvers restent muettes sur ce point, l'article 25 de la loi française, de manière brève, dispose que les sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine.

Ainsi, en sa qualité de gardien des intérêts communs, le capitaine est le seul capable de décider de sacrifier un des intérêts maritimes engagés en tant que sacrifice volontaire pour le salut de tous.

Quant à l'acte en lui-même, il doit respecter certaines règles afin que le capitaine ne puisse transformer à son gré des avaries particulières en avaries communes en déclarant volontaires des dommages survenus fortuitement<sup>1</sup>.

En 1967, les législateurs ont supprimé l'exigence vieillie du Code commerce qui édictait que le capitaine devait prendre l'avis des principaux de l'équipage avant de décider un tel acte. Que ce soit les marchands ou les principaux de l'équipage, le résultat était quasiment toujours le même : le capitaine, gérant des intérêts embarqués, décidait seul du sacrifice.

Par ailleurs, le capitaine doit accomplir certaines formalités écrites comme porter sitôt que possible sur le journal du bord les date, heure et lieu de l'évènement, les motifs qui ont déterminé sa décision ainsi que les mesures qu'il a ordonnées<sup>2</sup>. Puis, au premier port de relâche, il doit, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, affirmer les faits ainsi consignés sur le journal de bord auprès des autorités du lieu<sup>3</sup>.

Enfin, certains auteurs ont fait valoir que ce sacrifice volontaire n'était en réalité qu'un acte de nécessité plutôt qu'un acte de libre consentement<sup>4</sup>. Parfois, les circonstances déterminent presque fatalement la volonté, surtout lorsque le capitaine commande une manœuvre non habituelle, mais l'esprit des règles semble clair : les Règles d'York et d'Anvers mentionnent « *intentionnellement et raisonnablement* » et non « *nécessairement et raisonnablement* ». Plus encore, la loi française énonce explicitement « *décidées par le capitaine* ». Ainsi, toute cette réglementation incite le capitaine à accomplir son devoir sans qu'il ne se préoccupe en premier lieu des conséquences dommageables pour les intérêts qu'il représente, mais tout en restant raisonnable.

### **§3 : la caractère raisonnable**

Perçue par la doctrine dominante comme une modification essentielle, la nouvelle règle qui a été mise en place à Sydney en 1994 présente une importance cruciale dans la pratique de l'avarie commune : la *Règle Paramount*<sup>5</sup>. Cette règle, reprise en 2004, édicte désormais qu'aucune mesure exceptionnelle ne sera admise en avarie commune si elle ne revêt pas un caractère raisonnable.

---

<sup>1</sup> Rodière, Droit maritime, n°481

<sup>2</sup> Rodière, Droit maritime, n°482

<sup>3</sup> Article 3 du décret du 19 janvier 1968

<sup>4</sup> Procos, Les avaries et leur règlement dans les transports maritimes, p.3

<sup>5</sup> Voir supra p.30

Tenant en une ligne et demi, cette règle adoptée par le CMI lors de la Conférence de Sydney en 1994 résume des débats engagés depuis plusieurs siècles :

« *En aucun cas un sacrifice ou une dépense qui n'a pas été raisonnablement consenti ne sera admis en avarie commune* ».

La Règle A des Règles d'York et d'Anvers énonce également que ce sacrifice ou cette dépense doit être raisonnable, ce qui renforce encore plus cette exigence car elle est énoncée dans deux Règles chapotant toutes les autres.

Ce caractère raisonnable est toujours apprécié de manière subjective, selon ce que dicte la raison. En ce sens, lorsque le capitaine décide un sacrifice ou une dépense exceptionnelle pour sauver l'expédition, il doit agir conformément au bon sens, c'est-à-dire d'une manière réfléchie et sans excès non nécessaire.

Ainsi, le sacrifice doit avoir été exécuté de manière raisonnable afin d'éviter les abus. Par exemple, entrent en avarie commune les marchandises, saines au début du voyage, qui ont été sacrifiées par le capitaine pour éviter qu'un incendie déclaré dans une cale ne se propage dans les autres parties du navire<sup>1</sup>. Ce sacrifice ordonné par le capitaine revêt un caractère raisonnable car s'il ne l'avait pas entrepris, l'incendie se serait très probablement répandu aux autres cales et le navire aurait pu périr, entraînant avec lui toutes les marchandises qu'il contenait. Notons toutefois que l'incendie en lui-même n'est pas constitutif d'une avarie commune, et ne le sont que les mesures engagées volontairement par le capitaine.

Cette notion prend également son importance lorsqu'il s'agit d'une avarie-frais. Une dette dépassant la valeur des choses sauvées peut-elle entrer en avarie commune ? Une fois encore, bien que certains attendaient de la Règle Paramount qu'elle règle ce type de problème, cette admission est conditionnée à ce que le capitaine, au moment où il a décidé cette dépense, ait agi modérément et conformément au bon sens. Une appréciation subjective des faits permet ainsi de déterminer si le dommage produit par le capitaine était la conséquence nécessaire d'un évènement jugé lui aussi d'extraordinaire.

#### **§4 : Du péril imminent à l'hypothétique danger**

L'avarie commune est conditionnée par un sacrifice exceptionnel ayant été justifié par un péril imminent, ou tout au moins probable.

La Règle A des Règles d'York et d'Anvers mentionne que le but du sacrifice extraordinaire doit avoir été de préserver les intérêts engagés dans l'expédition contre un « *péril* ». Or, l'article 24 de la loi française emploie les termes de « *salut commun et pressant* » pour défendre ces mêmes intérêts. Bien que ces deux dispositions n'emploient pas strictement les mêmes termes, toutes deux parlent d'un danger auquel le capitaine doit faire face, et prendre des mesures appropriées pour sauver l'expédition.

Une question se pose alors : Comment apprécier ce danger ? Doit-il s'agir d'un péril imminent, ou la simple probabilité qu'un péril survienne suffit ?

Selon certains auteurs, le capitaine doit se trouver en face d'un danger imminent afin qu'il puisse entreprendre des sacrifices entrant en avarie commune<sup>2</sup>. Le terme « *pressant* »

---

<sup>1</sup> CA Rouen, 19 novembre 1998, navire « Neptune Amazonite », BT n°2799, 10/05/1999, p.350

<sup>2</sup> Ripert, Droit maritime, Tome III, n°2268

employé par la loi française laisse supposer que la menace qui pèse sur l'expédition doit être proche sans impliquer forcément qu'il eut été inévitable. Cela reste toutefois à l'appréciation de chacun.

Prônant cette théorie, un arrêt récent de la Cour d'appel de Rouen en date du 19 novembre 1998<sup>1</sup> a suivi ces auteurs de la fin du siècle dernier en considérant que l'imminence du péril constituait une condition de la mise en œuvre de l'avarie commune. En l'espèce, la Cour a énoncé dans un cas où un incendie avait pris à bord d'un conteneur rempli de feux d'artifice que « *le péril imminent nécessaire à la mise en exercice de l'institution d'avarie commune existait* ».

Le raisonnement de ce courant de pensée paraît critiquable car il n'est pas raisonnable qu'un capitaine attende le dernier moment pour prendre les mesures nécessaires pour éviter le naufrage<sup>2</sup>. En effet, les sacrifices exercés par le capitaine n'ont pas grandes chances de sauver un navire qui se trouve dans un danger actuel. En ce sens, nous remarquons que bien que la loi française et les Règles témoignent d'un même esprit dans la notion du danger, il existe une nuance non négligeable entre la formule de « *salut commun et pressant* » inscrite dans l'article 24 et celle de « *péril* » employée par la Règle A car, pour qu'un péril soit potentiel, il ne peut être que futur<sup>3</sup>.

Bien que l'appréciation du péril doive être circonscrite, la navigation maritime étant périlleuse et aléatoire, le caractère nécessaire de l'intervention du capitaine dépend surtout de l'idée que s'en fait le capitaine. Dès lors, l'avarie commune est admise si le capitaine avait des raisons sérieuses de penser que le navire était en danger. Cette décision apparaît ainsi raisonnable. Le danger hypothétique suffit en matière d'avarie commune à condition qu'il soit réel. Il faut se mettre en garde contre un danger imaginé par le capitaine. Cette conception du danger de l'avarie commune est d'ailleurs l'illustration du passage de la notion de *common safety*, ou salut commun, à celle de *common benefit*, ou bénéfice commun.

Est donc admise la mesure prise par le capitaine dans un souci de prudence telle qu'une demande d'assistance pour un navire dont la perte ne semblait pas irrémédiable. Pourvu seulement que le danger provienne d'un cas fortuit, de circonstances naturelles ou encore d'une faute d'une des personnes engagées dans cette expédition. Reprenant cet exemple, ces dépenses d'assistance seront déclarées en avarie commune si elles ont été nécessitées par une panne de gouvernail. Cette assistance doit avoir été produite par l'un des trois cas précités, et avoir été exposée dans l'intérêt collectif du navire et de la cargaison.

## §5 : l'intérêt commun

La condition de l'intérêt commun est sans conteste l'exigence fondatrice de l'avarie commune. Comme nous avons pu le constater lors de l'étude des différentes théories qui ont été proposées pour justifier l'institution, celle de l'association d'intérêts domine les autres et apparaît comme le fondement de cette pratique.

L'intérêt commun et la communauté d'intérêts sont deux notions relativement proches et paraissent même se confondre car pour qu'une mesure soit prise dans un intérêt commun, il faut qu'ait été déterminée une communauté d'intérêts. Nous étudierons donc la notion d'intérêt commun à travers celle de la communauté d'intérêt.

---

<sup>1</sup> CA Rouen, 19 novembre 1998, navire « Neptune Amazonite », BT n°2799, 10/05/1999, p.350

<sup>2</sup> Haralambidis, Des caractères distinctifs des avaries communes et du fondement de la contribution à ces avaries, n°63

<sup>3</sup> Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », la procédure d'avarie commune, p.155



La communauté d'intérêts qui se forme lors de chaque voyage en vue de faire face aux nombreux dangers de la navigation maritime se compose essentiellement du navire, des marchandises et du fret<sup>1</sup>. Elle doit répondre à différentes conditions afin qu'elle puisse user des règles de l'avarie commune. Par ailleurs, il convient de rappeler que ce n'est nullement l'avarie qui est commune mais la contribution, et l'on emploie ce terme d'avarie commune car c'est le sacrifice ou la dépense qui est fait dans l'intérêt de cette communauté qui s'est formée<sup>2</sup>.

De plus, la mesure entre en avarie commune seulement si elle a été prise pendant la durée de cette communauté sauf quelques exceptions que nous examinerons au cours de cette étude.

### **A. la détermination de la communauté d'intérêts**

La loi française, en son article 29, précise les éléments constitutifs de cette communauté d'intérêts : *le navire, le fret et la cargaison*.

De manière plus implicite, les Règles d'York et d'Anvers<sup>3</sup>, suivies par la doctrine, s'accordent sur ces trois éléments ainsi que sur sa durée.

Les intérêts unis sont au nombre de trois, mais il semblerait que deux éléments suffisent à constituer cette communauté. D'abord le navire, car il est indispensable au voyage puis, soit le fret car il peut y avoir fret sans cargaison à bord (l'affréteur doit payer son obligation même s'il ne charge pas), soit la cargaison car celle-ci peut absorber le fret par la clause dite de *fret acquis à tout évènement*.

Avant d'étudier successivement ces différents intérêts, nous noterons trois conditions indispensables à cette communauté<sup>4</sup> :

- Les intérêts doivent appartenir à des propriétaires différents car une même personne ne pourrait contribuer pour elle-même, à moins que ces valeurs (navire et cargaison appartenant à une même personne) ne soient assurées auprès de personnes différentes.
- Seuls les intérêts se trouvant à bord au moment de 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.

Le plus souvent, les deux intérêts nécessaires à cette union sont le navire et la cargaison. Ils doivent appartenir à deux personnes différentes sauf si, ce qui est souvent le cas, ces deux valeurs sont assurées auprès d'assureurs différents.

---

<sup>1</sup> Article 29 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>2</sup> Rodière, Droit maritime, n°485

<sup>3</sup> Les Règles d'York et d'Anvers 2004 n'y consacrent pas une Règle précise.

<sup>4</sup> Jurisclasseur 1999, Fascicule 1245

## 1. le navire

Concernant le navire, logiquement indispensable à cette union, nul doute qu'un navire est tout engin mobile, flottant, pratiquant la navigation maritime et étant apte à faire face aux périls de la mer.

Cela signifie-t-il qu'un engin immobile comme une plate-forme de forage ou une grue et un dock flottants ne sont pas des navires et n'entrent donc pas dans la catégorie des intérêts unis ?

Rodière<sup>1</sup> accepte ces types d'engins car pour lui, même si le déplacement est bref et l'engin à poste fixe, ceux-ci entrent bien dans la pratique des avaries communes pourvu que le péril vienne de la mer.

Toutefois, il exclut de cette union les aéroglisseurs au motif que ces engins mobiles ne flottent pas sur l'eau. Suivant ce raisonnement, un aéroglisseur qui serait en panne et flottant, en mer, devrait entrer dans cette communauté.

## 2. la cargaison

Quant à la cargaison, élément uni d'intérêts, Rodière<sup>2</sup> la définit comme « *tout bien représentant une valeur, donc appréciable à prix d'argent, se trouvant à bord du navire au moment de la mesure de salut* ».

L'obligation de contribuer naît donc de la communauté d'intérêts qui s'est créée à bord et non d'une quelconque relation juridique engendrée par le contrat d'affrètement ou de transport.

De plus, seuls les intérêts unis de l'armateur et des chargeurs sont concernés par cette contribution. Ainsi, les règles de la contribution ne seront pas appliquées, par exemple, au préjudice subi par un navire remorqué lorsque le remorqueur qui se trouvait en danger a coupé la remorque pour se sauver<sup>3</sup> ; le remorqueur n'a pas initialement été parti à cette union. Egalement, les personnes sauvées ne contribuent pas car la vie humaine n'est pas appréciable à prix d'argent<sup>4</sup>.

Enfin, le conteneur, en tant que contenant, est tenu de l'obligation de contribuer, qu'il soit plein ou vide. Cette charge incombe à son propriétaire au moment de l'acte exceptionnel, c'est-à-dire à l'armateur si le conteneur lui appartient ou a été loué par lui, au propriétaire des marchandises qu'il contient s'il lui appartient ou a été loué par lui<sup>5</sup>.

Toutefois, les intérêts embarqués ne subissent pas tous les mêmes règles de contribution. Certains peuvent bénéficier d'un droit à contribution et ne doivent pas contribuer quand ils sont sauvés alors que d'autres, au contraire, contribuent et n'ont aucun droit à percevoir une contribution quand bien même ils auraient été sacrifiés.

---

<sup>1</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°337

<sup>2</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°339

<sup>3</sup> Haralambidis, Des caractères distinctifs des avaries communes et du fondement de la contribution à ces avaries, n°56

<sup>4</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°486

<sup>5</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°340

- **Les intérêts qui ne contribuent pas alors qu'ils ont été sauvés et paradoxalement, qui perçoivent une contribution quand ils ont été sacrifiés.**

- les bagages et effets personnels : Selon l'article 37 de la loi française, les bagages et effets personnels des passagers, c'est-à-dire les bagages de cabine, sont exempts de contribution lorsqu'ils ont été sauvés, mais participent à la répartition s'ils ont été sacrifiés à condition qu'aucun connaissance ni reçu n'ait été établi. La Règle XVII a d'ailleurs été amendée en 1994 pour exempter de façon formelle toute contribution des bagages des passagers. Cette modification a été reprise par les Règles de 2004.

Quant aux bagages et effets personnels de l'équipage, alors que la loi française les soumet au même régime que celui des passagers, les Règles n'en parlent pas et leur sort est donc laissé à l'appréciation du capitaine<sup>1</sup>.

- les véhicules à moteur privés et accompagnés : Afin de résoudre les nombreux conflits qu'a fait naître cette question, un alinéa a été ajouté en 1994, et repris en 2004, à la Règle XVII qui dispose précisément que « *les véhicules à moteur privés et accompagnés ne contribueront pas à l'avarie commune* ». Bien entendu, si ces derniers sont sacrifiés, leurs propriétaires ont un droit à contribution.

- les colis postaux : L'article 37 de la loi vise également « *les envois postaux de toute nature* » comme marchandise exempte de contribution et participant à la répartition le cas échéant. Alors que les Règles n'en parlaient pas, laissant ainsi les capitaines étrangers divisés sur cette question<sup>2</sup>, les Règles d'York et d'Anvers de 1994 et de 2004 excluent désormais officiellement les colis postaux de toute contribution.

Bien que cette situation puisse paraître inégale par rapport aux autres marchandises qui devront contribuer davantage, il serait difficile voire impossible, aux vues des nombreuses et faibles valeurs que représentent ces colis, de demander à chacun de leur destinataire une contribution pour répondre de la mesure qui a été ordonnée par le capitaine pour sauver l'expédition.

- **Les intérêts qui n'ont pas droit à une contribution lorsqu'ils sont sacrifiés alors qu'ils contribuent quand ils sont sauvés.**

- la cargaison clandestine : L'article 35 de la loi vise ici « *les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine* ». Cette situation est également visée par l'article XIX des Règles d'York et d'Anvers. Il s'agit ici plus précisément de marchandises non déclarées. Cette règle a pour but de sanctionner les chargeurs qui ont souhaité frauder car une marchandise embarquée de manière clandestine peut être un facteur de péril pour le navire.

- la cargaison faussement déclarée : Ces marchandises sont expressément visées par la Règle XIX et suivent le même régime que les marchandises clandestines. Nous allons plus exactement étudier ici les marchandises chargées en pontée suite à une fausse déclaration. L'article 36, combiné avec l'article 22 de la loi du 18 juin

<sup>1</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°343

<sup>2</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°345

1966, parle ici des « *marchandises chargées en pontée de façon irrégulière* » et précise que dans ce cas, « *la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes* ». Quant aux Règles d'York et d'Anvers, c'est leur Règle I qui précise qu'aucun jet de cargaison chargée irrégulièrement ne sera admis en avarie commune. Prenons l'exemple du jet à la mer car c'est la mesure d'avarie commune la plus fréquente concernant les marchandises en pontée du fait qu'elles sont très facilement accessibles. Pour exemple, un conteneur déclaré pour un certain poids et pesant en réalité dix fois plus peut, si cela est répété sur le même bord, entraîner une forte gîte du navire et le menacer de périr. Ainsi, suivant la volonté de sanction des législateurs, les propriétaires de ces marchandises irrégulièrement chargées en pontée doivent contribuer si elles ont été sauvées alors que leur sacrifice n'ouvre aucun droit à contribution.

Il convient de préciser qu'il a fallu des années pour admettre que les marchandises transportées régulièrement en pontée puissent être admises en avaries communes. La Règle I, reprise implicitement par la loi française<sup>1</sup>, exige ici que le transport en pontée ait été effectué « *conformément aux usages reconnus du commerce* ».

### 3. le fret

Enfin, tout comme le sont le navire et les marchandises, le fret est un élément de la communauté, sauf situation rare où l'armateur transporte pour son propre compte. Le fret est la rémunération que l'armateur reçoit de sa prestation, ou autrement dit le prix du transport.

En cas de situation d'avarie commune, sauf exceptions légales, la perte du fret, en totalité ou en partie, est supportée par le transporteur, ou affrèteur. Cela se justifie car la mesure exceptionnelle prise pour sauver l'expédition sauve le navire, sa cargaison et par voie de conséquence, le fret correspondant.

Le décret du 31 décembre 1966 *sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes* précise les effets de certaines incidences sur cette dette de fret. Si le navire n'arrive pas à la destination initialement prévue, les conséquences diffèrent en matière d'affrètement ou de transport.

Dans le cas d'un affrètement au voyage, l'article 16 du décret de 1966 énonce que le fréteur garde le fret de distance, en cas d'arrêt définitif du navire, dû à un événement de force majeure<sup>2</sup>.

Dans le cas d'un transport sous connaissance, le transporteur perd le fret si la marchandise n'arrive pas à destination<sup>3</sup>. Selon l'article 40, le transporteur doit d'ailleurs faire diligence pour transborder et acheminer la marchandise à destination. Si elle y parvient grâce au recours d'un transbordement, il garde le fret entier.

Selon les circonstances de ce non acheminement initial ayant entraîné le transbordement, les frais de manutention engendrés par ce transbordement et du second fret seront à la charge des chargeurs si l'interruption a été due à un des cas d'exonération de responsabilité de l'article 27 de la loi du 18 juin 1966 *sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*, ou du transporteur dans les autres cas<sup>4</sup>.

En pratique, les contrats de transport dérogent souvent à ces règles en stipulant que le fret est acquis « *ship or cargo loss or not loss* » et il est convenu que « *le fret payable* »

---

<sup>1</sup> Articles 35 et 36 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>2</sup> Rodière, *Traité général de droit maritime, Evénements de mer*, n°349

<sup>3</sup> Article 46 du décret du 31 décembre 1966

<sup>4</sup> Article 47 de la loi du 18 juin 1966

*d'avance ou à destination est acquis à la compagnie quel que soit le sort de la marchandise ou du navire* ». Cette clause dite de *fret acquis à tout évènement* doit être clairement stipulée. Le cas échéant, elle a pour effet de fondre le fret dans le chargement et de l'incorporer ainsi à la valeur de la marchandise. En cas de déclaration d'avarie commune, la valeur de la marchandise prise en compte est donc celle initiale, augmentée de la valeur du fret. Toutefois, cette clause ne prévaut pas les dispositions relatives au transbordement. Il peut par ailleurs être prévu que seules les avances sur fret seront acquises à tout évènement. Dans ce cas, les avances suivront le régime précédemment expliqué et s'intégreront à la marchandise. Le reste du fret suivra le sort du navire.

Puis, il convient de présenter les difficultés que soulève le fret sur lest. Par exemple, dans le cadre d'un affrètement au voyage, un navire doit se rendre d'un point A à un point B pour y charger une cargaison à acheminer à un point C. Le fret convenu est celui du déplacement du point A au point C. Une difficulté apparaît si un acte d'avarie commune se produit entre les points A et B. Peut-il y avoir ici déclaration d'avarie commune alors que le navire était encore vide de tout chargement? La doctrine répond par l'affirmative et estime qu'au moins deux éléments distincts doivent exister pour qu'il y ait avarie commune. Ce constat est toutefois limité car si le fret n'est pas acquis à tout évènement, il restera au risque du fréteur et ne représentera donc pas un intérêt distinct du navire, à moins qu'il ne soit assuré séparément. S'il est acquis à tout évènement, il figurera au règlement d'avarie commune pour le compte de la marchandise<sup>1</sup>.

Enfin, le prix de l'affrètement à temps n'entre pas en avarie commune. Dans l'hypothèse de deux affrètements, un à temps et l'autre au voyage, bien que ce soit le fréteur à temps qui mette en risque son navire, c'est l'affrèteur au voyage et non celui à temps qui met le fret en risque et devra en subir les conséquences.

## **B. la durée de l'union**

Ni la loi française ni les Règles d'York et d'Anvers ne déterminent cette durée. Toutefois, l'institution est gouvernée par un principe simple : 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.

Bien que ce principe connaisse des exceptions, il demeure important car il gouverne l'admission d'un sacrifice ou d'une dépense en avarie commune. En effet, si un sacrifice ou une dépense exceptionnelle est engagé avant ou après cette période, il ne sera pas qualifié d'acte de salut commun : ce sera une avarie particulière. Par ailleurs, si un évènement extraordinaire se produit lors du chargement ou du déchargement, les marchandises se trouvant à bord devront contribuer alors même que la communauté d'intérêts n'est pas totalement constituée et le navire toujours amarré.

Du fait de la multiplicité des situations susceptibles de se produire, différentes hypothèses ont suscité des dérogations à ce principe.

Il s'agit par exemple de la situation dans laquelle le navire, suite à un évènement de nature à donner lieu à une procédure d'avarie commune, atteint un port de refuge pour y être

---

<sup>1</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°352

réparé, ou si cela est impossible, être remorqué ou encore permettre le transbordement de sa cargaison sur autre navire.

Dans le premier cas, les marchandises sont déchargées puis rechargées une fois le navire réparé. La cargaison est ici considérée comme n'ayant jamais quitté le navire et la communauté initialement constituée subsiste jusqu'au port de destination. Il convient de préciser que si la cargaison a subi des avaries pendant sa durée de stockage au port de refuge, celles-ci n'entreront pas en avarie commune si elles n'ont concerné qu'une des parties pendant cette séparation, comme par exemple l'incendie à terre de certaines marchandises embarquées<sup>1</sup>.

Jusqu'en 2004<sup>2</sup>, la Règle XI b) prévoyait que les salaires et frais d'entretien des capitaines officiers et équipage raisonnablement encourus dans ce port, pendant la période supplémentaire d'immobilisation et jusqu'à ce que le navire soit mis en état de poursuivre son voyage, étaient admis en avaries communes. La Règle XI actuelle ne les admet plus.

Dans le second cas, du fait que le navire ne puisse reprendre la mer, il est admis soit de le remorquer jusqu'à un port de réparation ou celui de destination, soit de transborder la cargaison en tout ou partie sur un autre navire ou de la réexpédier de toute autre manière<sup>3</sup>. Avant qu'elle ne soit supprimée en 1974, la Règle X d) envisageait ces dépenses de substitution dans un but d'économie réalisée par chacun. Désormais, il faut se référer à la Règle F qui admet ces dépenses substituées sans tenir compte de l'économie éventuelle réalisée par les intérêts.

L'hypothèse du remorquage ne pose pas de difficultés car le navire et la cargaison, restés matériellement unis, continuent de former une union d'intérêts.

Concernant les hypothèses de réexpédition ou de réparation du navire au port de refuge, il se peut que certaines marchandises exigent un acheminement plus rapide que cette alternative à raison, soit de conditions commerciales, soit de la nature des marchandises transportées (denrées périssables par exemple).

Ainsi, si les propriétaires de ces marchandises l'exigent, il est d'usage que l'armateur leur demande de signer une clause dite de *non-séparation*, ou *non-separation agreement*<sup>4</sup>, intégrée au compromis d'avarie commune aux termes de laquelle les dépenses admises en avarie commune seront fixées comme si les marchandises étaient restées liées au navire. Cette convention permet à l'armateur de laisser partir des marchandises sans perdre son recours en contribution à l'encontre de celles-ci. Ainsi, malgré la séparation matérielle, cette convention prolonge fictivement l'association d'intérêts et fait contribuer ces marchandises à des dépenses d'avarie commune supplémentaires (frais de port...) alors même qu'elles n'y étaient plus intéressées.

Roger Parenthou<sup>5</sup> a justement noté à ce sujet qu'il paraît en effet normal que celui qui a choisi de recevoir sa marchandise plus vite ne se trouve finalement, au regard de l'avarie commune, dans une situation plus favorable que celui qui a attendu l'achèvement normal du voyage et n'échappe donc pas aux charges des avaries communes qui incombent à tous les intérêts de la communauté. Cette convention ne fait que maintenir les obligations de chacun, sans

---

<sup>1</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°358

<sup>2</sup> Voir infra p.73

<sup>3</sup> Règle F des Règles d'York et d'Anvers 2004

<sup>4</sup> Voir Annexe 2, p.118

<sup>5</sup> Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », Des excès de la clause de non-séparation, p.67

atténuation ni aggravation<sup>1</sup>. Toutefois, cette clause de non-séparation paraît produire des effets *exagérés* lorsque par exemple, un navire, dont la destination est le port de Fos sur mer, est immobilisé au Port autonome de Marseille pour avarie commune. Il paraît irraisonnable de faire payer à l'intérêt cargaison qui a préféré entreprendre la fin voyage par ses propres moyens (quelques dizaines de kilomètres) six mois de frais de port. Il semblerait que le caractère raisonnable intégré dans les Règles d'York et d'Anvers en 1994 ait été en partie pour freiner ce genre de situation.

Enfin, les navires de lignes régulières desservent plusieurs ports en y chargeant et déchargeant des marchandises. Dans ces cas, existe-t-il qu'une seule communauté d'intérêts formée seulement suivant le premier port et le dernier de la rotation du navire, ou se forme-t-il une communauté pour chaque renouvellement de marchandises ?

Ici, chaque chargement et déchargement constituent une nouvelle communauté d'intérêts unis pour une nouvelle expédition. La procédure de contribution ne concerne que les marchandises à bord lors de cet événement. Lorsqu'une expédition a été sujette à plusieurs mesures successives d'avarie commune, et notamment entre les divers ports, le dispacheur établira autant de règlements de répartition qu'il existe d'actes d'avarie commune.

La qualification de l'avarie commune peut toutefois mener à des situations conflictuelles. C'est pour y remédier, outre la place qu'occupe aujourd'hui l'assurance dans l'avarie commune, que les assureurs des armateurs ont proposé une solution.

---

<sup>1</sup> Pierron (A.), Convention de non-séparation, DMF 1970, p.196

## Section 2 : le rôle de l'assurance

Lorsqu'un navire fait naufrage, les frais d'avarie commune qui résultent des décisions prises par le capitaine pour sauver le navire donnent lieu à contribution. Les frais et sacrifices ainsi engagés sont alors répartis entre l'armateur et les propriétaires de la cargaison proportionnellement à leurs valeurs embarquées. Une marchandise intacte mais sauvée par un acte de remorquage contribue aux dépenses. Or, l'assurance du transporteur, ou *assurance corps et machines*, ne prend pas en charge la totalité de ces frais car la responsabilité du transporteur n'est pas engagée dans le cas d'avarie commune. Les propriétaires des marchandises doivent donc impérativement s'assurer contre ce risque via l'*assurance facultés*, et notamment l'assurance *tous risques*.

Ce système d'assurance, ancêtre du prêt à la grosse aventure pratiqué au Moyen Age, domine aujourd'hui toute la vie maritime. Tant les navires que les marchandises, tous devraient en principe être assurés contre les risques de la navigation, et notamment contre ceux des contributions dues en cas d'avarie commune. Il reste toutefois certaines marchandises qui voyagent sans assurance et qui, le cas échéant, deviennent leur propre assureur.

Bien que ces différentes assurances prennent à leur charge les contributions d'avaries communes, certains conflits sont susceptibles de se produire. Tandis que l'armateur a un intérêt financier certain à déclarer son navire en avaries communes, surtout lorsque la valeur de la cargaison est supérieure à celle du navire, il a également un intérêt commercial à ne pas déclarer en avaries communes cette situation à l'égard de ses clients car la demande d'une telle contribution aux propriétaires des marchandises n'est jamais bien perçue. Egalement, ses assureurs en augmenteront ses statistiques et de ce fait, sa prime d'assurance.

Toutefois, la police corps semble avoir partiellement résolu ce problème en prévoyant que l'armateur n'est pas dans l'obligation de procéder à un règlement de répartition lorsque le coût de l'avarie commune ne dépasse pas un certain montant. Cette sorte de franchise d'avarie commune se nomme la *clause d'absorption*. Ainsi, la qualification de l'avarie commune perd tout intérêt car l'assureur de l'armateur s'engage à prendre tous ces coûts à sa charge.

Nous étudierons d'abord les différents types d'assurance qui ont pris place dans le système de l'avarie commune (§1), pour nous intéresser ensuite aux différents conflits que cela peut susciter et à la solution proposée à ces conflits (§2).

### §1 : l'avarie commune dans les assurances maritimes

Depuis ses origines, environ le XV et le XVI<sup>ème</sup> siècles, l'assurance maritime a un caractère facultatif et contractuel. L'Ordonnance de la marine faisait référence à l'écrit qui est toujours nécessaire et employait déjà le nom que porte aujourd'hui ce contrat : la *police*. Destinée à établir l'existence du contrat d'assurance, la police est à proprement parler un moyen de preuve. Elle est conclue par un armateur (propriétaire) pour assurer son navire, la *police corps*, ou par un propriétaire de marchandises pour assurer son bien, la *police facultés*, et tire sa force de la volonté des contractants. Obligées par des dispositions impératives de la loi, les polices contiennent une série de dispositions reproduisant les textes légaux pour que



l'assuré, dûment renseigné par les conditions d'un imprimé qu'il ne lit quasiment jamais, soit suffisamment protégé.

Le règlement de l'indemnité d'assurance calqué sur la contribution due doit, en principe, être opéré lorsque le sinistre consiste dans le sacrifice de l'objet assuré de la même manière que s'il s'agissait d'une avarie particulière. Or, reprenant l'article 15 de la loi de 1967, devenu l'article L 172-11 du Code des assurances, la contribution des avaries communes est à la charge des assureurs sauf si l'avarie commune « *provient d'un risque exclu par l'assurance* ».

Lorsque l'avarie commune ne provient pas directement d'un risque exclu (événement de guerre...), la contribution qui apparaît soit à la charge du navire, soit à celle de la cargaison, est prise en compte par les assureurs respectifs de ces intérêts<sup>1</sup>. Par ailleurs, la liberté contractuelle dominant, l'assuré peut toujours faire couvrir certains de ces risques exclus par des conventions spéciales.

## **A. la police-corps**

Les avaries communes sont expressément visées dans les conditions générales du chapitre VI, intitulé « *Détermination de l'indemnité d'assurance* », de la *Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires*<sup>2</sup>.

Les articles de la police-corps n'englobent en principe pas tous les dommages soufferts par le navire car il faut distinguer ceux qui constituent une avarie particulière de ceux qui présentent un caractère commun.

On sait qu'une avarie particulière est une avarie fortuite qui n'intéresse qu'un des éléments d'une expédition maritime, tandis que l'avarie commune est celle qui est volontairement consentie pour sauver le navire et sa cargaison d'un péril certain. Il faut également se mettre en garde contre la tentation parfois grande pour certains armateurs de faire passer sous le couvert de l'avarie commune des dépenses qui normalement devraient incomber au seul navire comme des réparations dues à son usure normale.

L'article 22, « *Avaries communes* », précise que si l'avarie commune est acceptée par tous, les assureurs de l'armateur lui rembourseront la contribution à la charge du navire, sous réserve, le cas échéant, de réductions proportionnelles à sa valeur agréée et déduction faite des avaries particulières à leur charge.

Dans un premier temps, il convient de préciser ce qu'il faut entendre par valeur agréée.

Le chapitre III, en son unique article 7, la définit comme la valeur comprenant « *indivisément le corps et les appareils du navire, ainsi que tous les accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont notamment compris les approvisionnements* ».

Cette valeur détermine la prime que l'armateur doit verser pour assurer son navire. Elle est d'abord estimée par l'assuré puis, elle est soumise à l'agrément des assureurs. D'où la dénomination de valeur agréée qui signifie théoriquement tant la valeur réelle que la valeur assurée du navire.

---

<sup>1</sup> Rodière, Assurances maritimes et ventes maritimes, n°126

<sup>2</sup> Police française d'assurance maritime sur corps de tous navires, imprimé du 1<sup>er</sup> janvier 1998

Dans un second temps, la valeur assurée qui déterminera la quote-part de contribution à la charge des assureurs-corps peut différer dans deux cas :

- si la valeur assurée est inférieure à la valeur contributive du navire
- si le navire a subi des avaries particulières à la charge de l'assureur

En cas d'insuffisance de capital assuré constaté après l'évaluation de la valeur contributive du navire, l'assureur-corps ne prendra à sa charge que la contribution incombant au navire proportionnellement réduite à sa valeur agréée. L'hypothèse d'un navire assuré pour une valeur supérieure à sa valeur contributive est traitée comme si cette valeur assurée était identique à celle contributive puisque l'assuré ne peut recevoir une indemnité supérieure à celle qu'il a réellement déboursé. C'est l'application du principe selon lequel l'assuré ne peut faire un bénéfice sur le compte de son assureur.

Prenons l'exemple d'un navire assuré pour une valeur de 1 500 000 €. En cas de valeur contributive de 2 000 000€, et d'un taux de contribution de 8 %, le navire devra contribuer pour une valeur de 160 000 €. Or, après calcul de la quotité revenant à leur charge, les assureurs n'indemniseront leur assuré que pour 120 000 €. Ainsi, l'armateur ne sera pas couvert pour l'intégralité de la contribution lui incombant et 40 000 € resteront à sa charge.

Puis, il peut arriver que le navire ait subi des avaries particulières au cours de ce voyage. Le coût de ces avaries étant à la charge des assureurs, il est normal que ces derniers les déduisent de la valeur assurée. Ainsi, si un navire initialement assuré pour une valeur de 2 000 000 € subit des avaries particulières représentant un coût de 50 000 €, le navire ne sera assuré effectivement, à destination, plus que pour 1 500 000 €. Cela n'a toutefois aucune incidence sur le rapport entre la contribution due par le navire et l'indemnisation de cette contribution par les assureurs puisque la valeur contributive du navire étant estimée à destination (valeur saine moins avaries particulières), elle sera pareillement diminuée de 1 500 000 €. L'assuré sera donc intégralement indemnisé de cette contribution par ses assureurs-corps.

## **B. la police-facultés**

Sur le même principe que la police-corps, les assureurs-facultés garantissent les contributions des facultés au sens de tous biens estimables à prix d'argent (autres que le navire) assurées pour les avaries communes.

L'article 6-3 de la *police française d'assurance maritime sur facultés* (tous risques) dispose que les assureurs-corps garantissent, proportionnellement à la valeur assurée, « *la contribution des facultés assurées 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* ».

Les assurances *F.A.P. sauf* (franc d'avaries particulières) et *tous risques* prévoient que la contribution aux avaries communes est toujours à la charge des assureurs à la seule condition qu'elle n'ait pas pour origine un risque expressément exclu<sup>1</sup>. Les contributions au sacrifice commun sont garanties parce qu'elles s'analysent en une participation à des frais

---

<sup>1</sup> Lureau, Commentaires de la police française d'assurances maritimes sur facultés, n°33

engagés en vue d'éviter des frais plus importants à la charge des assureurs. Comme pour la police-corps, l'assuré peut se couvrir conventionnellement de certains risques exclus. De plus, la police-facultés accepte le remboursement des contributions provisoires versées à l'armateur au titre de garantie lors de la délivrance de la marchandise avant l'établissement du règlement.

Tout d'abord, il convient d'apporter quelques précisions quant à la valeur assurée qui va être prise en considération par les assureurs. Deux situations doivent être distinguées<sup>1</sup> :

- les marchandises sont assurées pour leur valeur au jour du départ
- les marchandises sont assurées pour leur valeur à destination

Dans la première hypothèse, l'assureur est tenu d'indemniser totalement l'intérêt-cargaison de la contribution d'avaries communes si la valeur des marchandises, à la fin du voyage, est identique à celle que les marchandises avaient au port de départ, c'est-à-dire leur valeur assurée. Il en est autrement si ces valeurs ne coïncident pas.

Si la valeur des marchandises au port de déchargement est supérieure à leur valeur de départ, la quotité de la valeur non assurée des marchandises contribuant aux avaries communes reste à la charge du propriétaire des marchandises.

Si la valeur de ces objets à la fin de l'expédition est inférieure à leur valeur au lieu et au jour du commencement des risques, il ne sera pas indemnisé comme si ces deux valeurs étaient identiques. Comme nous l'avons précédemment remarqué, un assuré ne peut recevoir une somme supérieure à celle qu'il a dû déboursier. L'objet de cette indemnisation est seulement de remettre l'assuré dans la situation où il se trouvait avant la mise en risques, et non de faire un bénéfice. La police limite ainsi le remboursement par l'assureur au montant exact de la contribution.

Dans la seconde hypothèse, les marchandises sont assurées pour leur valeur à destination. Cette hypothèse ne devrait pas poser de difficultés puisque, dans ce cas, le l'indemnité d'avarie commune est généralement réglée sur la base du règlement d'avarie commune intervenu entre les divers intéressés à l'expédition.

Pourtant, ce règlement peut s'obscurcir si le port de déchargement, au sens de lieu de rupture de la communauté, ne correspond avec le port de destination.

La valeur contribuable étant évaluée au port de relâche, il peut y avoir une différence entre cette valeur et celle que la cargaison aurait eu au port de destination (inflation des prix de certaines marchandises par exemple).

Le même principe appliqué aux cas précédents, dans lesquels les valeurs assurées sont supérieures aux valeurs, doit alors s'appliquer : l'assuré ne peut faire un bénéfice sur une indemnité d'assurance.

Le système de répartition des contributions d'avarie commune, notamment lorsque les compagnies d'assurance prennent à leur charge ces contributions, engendre des conflits entre les divers intérêts engagés et leur assureur.

---

<sup>1</sup> De Smet, Traité théorique et pratique des assurances maritimes, n°510

## §2 : les conflits potentiels d'intérêts

Les contributions versées par les divers intérêts engagés dans une expédition, remboursées par leurs assureurs le cas échéant, peuvent se définir comme des flux financiers entre parties d'une même communauté afin d'équilibrer le coût de mesures exceptionnelles nécessaires au salut de l'expédition.

Comme nous l'avons constaté précédemment, les assureurs, corps ou facultés, interviennent souvent indirectement à un règlement d'avarie commune. Selon les situations, ils vont alors avoir intérêt ou non à ce qu'une telle déclaration soit décidée.

Dans certains cas, cette déclaration apparaît pour les armateurs, ou leurs assureurs-corps, comme une aubaine. Ainsi, les importants coûts engagés lors de ce voyage ne seront pas à leur seule charge mais seront répartis entre tous les intérêts embarqués.

Toutefois, le déclenchement de cette procédure apparaît souvent comme un embarras pour les intérêts-cargaison, ou leurs assureurs, qui doivent en contrepartie de la réception de leurs marchandises verser une somme pouvant être importante.

Pour faire face à ce double conflit d'intérêts, une solution a été mise en place : la *clause d'absorption*. Par cette clause, ou *franchise d'avarie commune*, les assureurs-corps permettent à l'armateur de ne pas déclarer les avaries communes ne dépassant pas une certaine somme et de faire ainsi un geste commercial envers leurs clients.

### A. les conflits

Certains conflits peuvent naître de cette déclaration d'avarie commune. Tandis que l'armateur peut avoir un intérêt financier à déclarer son navire en avarie commune, il peut également avoir un intérêt commercial à ne pas décider cette procédure. Deux conflits peuvent ainsi naître :

- entre l'armateur et les assureurs-corps
- entre l'armateur et les intérêts-cargaison

#### 1. entre l'armateur et les assureurs-corps

L'armateur a un intérêt financier manifeste à déclarer son navire en avarie commune. Afin de sauver son navire et toutes les marchandises qu'il transportait, l'armateur a engagé des dépenses importantes (assistance...). Etant le seul à avoir supporté ces dépenses pour le salut de tous, il va alors déclarer son navire en avarie commune pour que ces frais soient répartis sur tous les intérêts de la communauté proportionnellement à leur valeur.

L'armateur a davantage intérêt à cette déclaration lorsque la valeur totale de la cargaison est supérieure à celle du navire. Dans ce cas, il va contribuer moins que si son navire avait représenté la valeur la plus importante.

A supposer un navire valant 100, la cargaison 150 et une assistance 50. La part contributive du navire est de  $50 \times (100 / 250) = 20$ . La part contributive de la cargaison est de  $50 \times (150 / 250) = 30$ .

La contribution à la charge du navire est ici inférieure à celle de la cargaison. Tandis que si ces deux intérêts représentent la même valeur, ou même si la valeur de la cargaison est inférieure à celle du navire, l'armateur aura un intérêt moindre à cette déclaration. En effet, si

le navire contribue pour  $50 \times (100 / 200)$ , soit 25, et la cargaison pour la même somme, le navire supportera une contribution plus élevée.

L'armateur ayant ainsi un intérêt à procéder à cette déclaration d'avarie commune, il peut entrer en conflit avec ses assureurs s'il n'en décide pas de la sorte.

Via la police-corps, les assureurs du navire ont, bien plus encore que l'armateur, intérêt à une telle déclaration. A condition que l'avarie commune réponde aux exigences de la police, l'assureur-corps est le véritable débiteur de la contribution puisqu'il va la rembourser en principe intégralement à l'armateur.

Restant dans le champ de la police-corps, si l'armateur ne déclare pas l'avarie commune, les dommages soufferts par le navire ou les dépenses engagées par l'armateur pour sauver son navire demeurent des avaries particulières directement à la charge des assureurs-corps.

Notons toutefois que cette déclaration prise en charge par l'assureur a un coût et va élever les statistiques d'assurance de l'armateur, lequel se verra de ce fait subir une augmentation de sa prime d'assurance.

A l'inverse, l'armateur peut également subir un conflit d'intérêts s'il déclare l'avarie commune.

## 2. entre l'armateur et les intérêts-cargaison

L'armateur a un intérêt commercial à ne pas déclarer une avarie commune. Lorsqu'il décide une avarie commune, l'armateur décide de répartir les coûts de certaines mesures prises dans le but de sauver tous les intérêts de la communauté.

Bien que cette répartition soit proportionnelle aux valeurs des marchandises, les contributions peuvent être pesantes pour certains propriétaires. Ces derniers vont alors être réticents à cette charge supplémentaire et entrer en conflit avec l'armateur. Subséquemment, l'armateur peut être dicté par l'intérêt commercial qu'il a à conserver un client et décider de supporter intégralement l'avarie commune qui en devient une avarie particulière.

### **B. une solution possible : la clause d'absorption**

Pour tenter de résoudre ce double conflit d'intérêts, les assureurs-corps ont décidé d'insérer dans les conditions générales des polices-corps la possibilité pour l'armateur de ne pas déclarer certaines avaries communes.

Cette disposition se trouve dans le dernier alinéa de l'article 22 :

*« Le Capitaine et l'assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries ou frais ayant le caractère d'avaries communes (avaries ou frais qui concernent le navire ou la cargaison) dont l'importance ne dépasserait pas 1 % de la valeur agréée sur corps et machines sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieure à trois cent cinquante mille francs ».*

Cet article, ou clause insérée dans la police contractée entre l'armateur et les assureurs-corps, se nomme *clause d'absorption*.

En présence d'une telle clause, les assureurs vont absorber les dépenses engendrées pour sauver le navire et sa cargaison et les prendre à leur charge afin d'éviter à l'armateur de

déclarer l'avarie commune. Cette clause s'apparente alors à une *franchise d'avarie commune* au-delà de laquelle l'assureur ne couvre plus ce qui a été initialement convenu.

D'une part, cette absorption permet à l'armateur de conserver envers ses clients l'intérêt commercial qu'il avait à ne pas déclarer l'avarie commune et même de leur prouver sa bonne foi d'autre part, elle permet de ne pas entrer dans une procédure laborieuse le touchant lui-même.

Cette technique d'absorption concerne les avaries communes dont l'importance ne dépasse pas 1 % de la valeur agréée<sup>1</sup> du navire et dont le coût est inférieur à trois cent cinquante mille francs. Décidé d'un commun accord, ce seuil peut être contractuellement augmenté.

A supposer le coût des mesures entreprises entrant en avarie commune à 100 000 € et une valeur agréée de 20 000 000 €. L'avarie commune ne représentant que 0,5 % de la valeur agréée, et étant inférieure au seuil que fixe cette clause, les assureurs prendront à leur charge l'intégralité de ces dépenses sans que l'armateur n'ait à déclarer l'avarie commune.

L'intérêt d'une telle clause est indéniablement favorable à ce que les différentes parties engagées à une même expédition entretiennent de bonnes relations, mais il ne faut oublier pas que cette possibilité a un coût pour l'armateur ; il est rare que des assureurs étendent leurs garanties sans en répercuter le coût sur la prime annuelle qui pèsera sur leur assuré.

Pour conclure, il convient de répondre, pour ne pas s'y méprendre, aux détracteurs de l'avarie commune qui arguent que l'institution serait *passée* au motif que l'incursion de l'assurance dans le monde maritime en aurait remplacé l'utilité<sup>2</sup>.

L'assurance jouait autrefois le rôle d'une assurance mutuelle<sup>3</sup> entre le propriétaire du navire et les marchands contre les périls de la mer. Mais le jour où l'assurance maritime est apparue, armateurs et chargeurs ont eu le moyen de déplacer les risques de l'expédition maritime et de les garantir moyennant le versement d'une somme fixe. Un certain nombre de marchandises voyagent toutefois encore aujourd'hui en n'étant pas assurées.

Dans l'hypothèse d'une suppression de l'avarie commune par son remplacement par l'assurance, l'armateur et les propriétaires des marchandises seraient désintéressés dans un débat qui ne pourrait avoir pour eux aucune conséquence puisqu'ils seraient garantis contre toutes les avaries. Cela supposerait alors que le propriétaire d'un bien volontairement détruit n'aurait plus à se plaindre puisqu'il en aurait été désintéressé par les assureurs.

Cette indemnisation intégrale du dommage subi engendrant la totale substitution de l'assureur à son assuré ne semble pas plausible. Tout au moins, cette situation n'aurait pour conséquences que de faire apparaître des primes exorbitantes à la charge des assurés. Cette situation inciterait probablement certains propriétaires de marchandises à faire transporter leurs biens à leurs seuls risques pour ne pas supporter une prime élevée en cas d'avarie commune et ne pas tomber de ce fait dans le cercle vicieux de l'assurance.

---

<sup>1</sup> Voir supra p.48

<sup>2</sup> Tassel (Y.), Le droit maritime-un anachronisme ?, revue juridique Neptunus, [http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep3\\_1.pdf](http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept/nep3_1.pdf)

<sup>3</sup> Voir supra p.11

Dès lors qu'une avarie commune est qualifiée, une procédure alambiquée va alors se mettre en œuvre. Cette procédure a pour finalité de faire peser sur chacun des intéressés à l'expédition les coûts des mesures exceptionnelles engagés par le capitaine pour le salut de tous.

*Deuxième Partie*

**UNE INSTITUTION D'APPLICATION COMPLEXE**



## CHAPITRE PREMIER : L'ÉLABORATION DU RÈGLEMENT D'AVARIE COMMUNE : UN TRAVAIL FASTIDIEUX

Les critères d'existence et les conflits d'intérêts naissant de l'avarie commune tels qu'exposés précédemment témoignent du caractère exceptionnel de l'institution et laissent prédire une procédure toute aussi particulière.

Le principe qui domine la procédure de règlement est simple : le montant du sacrifice ou de la dépense, imposé par le capitaine à l'un des participants de la communauté pour le plus grand profit de tous, doit être remboursé à celui-ci par tous ceux qui ont profité de ce sacrifice et au prorata des valeurs leur appartenant qui ont été sauvées.

En pratique toutefois, l'établissement d'un règlement d'avarie commune est extrêmement complexe. Ce règlement est établi en général par un expert spécial que l'on nomme *expert-répartiteur* ou *dispacheur*.

Le navire, les conteneurs et les marchandises devront contribuer proportionnellement à leurs valeurs respectives. La procédure peut durer quelques années et la première tâche des dispacheurs consiste à recueillir de tous les intéressés à la cargaison un engagement à contribuer au règlement final. Chaque réceptionnaire sera contraint, aux fins de recevoir leur marchandise, de signer un *Compromis d'Avarie Commune* appelé également *General Average Bond* qui contient la promesse de régler la contribution qui sera mise à sa charge et qui est garanti, soit par les assureurs de la marchandise, soit par une banque contre rémunération, soit, plus rarement de nos jours, par le versement d'une contribution provisoire nommée *General Average Deposit*.

L'expert-répartiteur met ensuite en œuvre l'institution pour permettre au final de dresser le *Règlement d'Avarie Commune*. Pour cela, il détermine deux masses :

- l'une créancière ou active, comprenant l'ensemble des dépenses et sacrifices que les intérêts corps et cargaison ont exposés et subis pour permettre le salut commun et qui ouvrent droit à contribution
- l'autre débitrice ou passive, totalisant les valeurs sauvées à la fin du voyage au titre du corps, du fret et de la cargaison qui doivent participer à la contribution

La comparaison de ces deux masses fait ressortir un taux qui, appliqué aux diverses valeurs sauvées, détermine la contribution incombant à chacun.

Ainsi, nous étudierons d'abord le formalisme nécessaire au bon déroulement de la procédure d'avarie commune (Section 1), pour nous intéresser ensuite à l'établissement concret du règlement d'avarie commune et aux difficultés que celui-ci engendre (Section 2).

## **Section 1 : les prémices du règlement d'avarie commune**

Lorsque le capitaine a décidé des sacrifices ou engagé des dépenses, il doit porter sur le journal de bord, dès qu'il en a les moyens, les date, heure et lieu de l'évènement, les motifs qui ont déterminé sa décision et les mesures ordonnées<sup>1</sup>. Cette pratique consistant à rapporter les mesures exceptionnelles qui ont constitué l'avarie commune doit être distinguée de la décision de déclaration en elle-même.

La décision de déclarer un navire en avarie commune déclenche la procédure destinée à faire contribuer tous les participants au voyage.

Cette décision nécessite la nomination d'un *expert-répartiteur*, ou *dispatcheur*. C'est cet expert qui, après avoir vérifié que toutes les conditions sont remplies, dirige la plupart des opérations qui vont suivre cette déclaration. Il conseille l'armateur dans toutes les formalités que celui-ci doit accomplir telles que celle permettant aux réceptionnaires de prendre possession de leurs marchandises de manière à garantir leur obligation de contribuer.

Après que le formalisme requis pour qu'une avarie commune soit mise en place ait été rempli (§1), toutes les garanties nécessaires au paiement de la contribution de chacun des intéressés doivent être correctement recueillies afin que nul ne s'en tire totalement bénéficiaire (§2).

### **§1 : les formalités**

La procédure d'avarie commune nécessite l'accomplissement de plusieurs formalités. Outre la décision de déclaration qui est l'engrenage de cette mise en œuvre, un expert-répartiteur doit être désigné afin qu'un compromis d'avarie commune soit correctement établi.

#### **A. la décision de déclaration d'avarie commune**

Dans les faits, il y a avarie commune dès lors que ses conditions sont cumulativement remplies. Le dommage causé ou la dépense engagée volontairement par le capitaine dans un but de salut commun est l'acte générateur de l'avarie commune.

Mais les rouages de cette institution ne se mettent véritablement en place qu'à partir de la décision, prise généralement par l'armateur, qui déclenche la procédure d'avarie commune.

Lorsque tous les critères sont réunis, le capitaine en avise l'armateur qui reste seul, en principe, maître de la décision de déclarer le navire en avarie commune. Alors que l'on pourrait penser que cette décision doit théoriquement être prise au moment de l'acte, la demande de contribution aux intérêts peut être postérieure à ces évènements. De nos jours, cette décision ultérieure en devient même la règle et intervient habituellement avant la fin de la communauté d'intérêts, au port de déchargement.

Or, il faut bien voir qu'en pratique les chargeurs rencontrent des difficultés car les conditions sont appréciées unilatéralement par le capitaine qui est alors seul juge du péril pressant.

---

<sup>1</sup> Voir supra p.37

Outre l'application de la clause d'absorption<sup>1</sup>, il peut arriver que l'armateur n'ait aucun intérêt à cette déclaration si aucune dépense particulière lui afférant n'a été engagée ; le sacrifice n'ayant porté que sur la marchandise. En ce cas, les propriétaires de ces marchandises transportées ne sont pas privés de la part contributive qui leur est due et ont le droit de demander l'ouverture de la procédure d'avarie commune par voie de justice et de saisir conservatoirement le navire pour garantir leur créance. A condition toutefois, comme l'indique l'article 4 du décret de 1968, que celui qui demande l'admission d'un dommage ou d'un sacrifice en avarie commune en démontre la preuve.

La chambre commerciale de la Cour de cassation a notamment jugé, dans un arrêt en date du 29 mai 2001<sup>2</sup>, un cas dans lequel l'armateur avait omis de déclarer son navire en avarie commune car il n'y avait aucun intérêt. Les faits sont simples : après avoir constaté qu'un incendie s'est déclaré à bord du navire, le capitaine a décidé de faire inonder la marchandise pour éviter la propagation du feu. L'inondation détruit une grande partie des cartons de jouets en plastique qui se trouvaient dans des conteneurs à proximité, mais le navire en lui-même ne nécessite aucune dépense particulière. De ce fait, le capitaine omet de mettre son navire en avarie commune puisque le sacrifice n'a porté que sur la cargaison. Subrogés dans les droits des propriétaires des marchandises, les assureurs reprochent au transporteur de ne pas avoir procédé à un règlement d'avarie commune qui aurait réparti l'indemnisation du dommage causé par l'eau entre le propriétaire du navire et les autres intéressés à la cargaison. Ils assignent donc l'armateur en remboursement des indemnités versées. Déboutés, ces derniers obtinrent gain de cause par un arrêt infirmatif du 19 novembre 1998<sup>3</sup> au motif que la Règle III permet l'admission en avarie commune du dommage causé à la seule cargaison.

Le connaissement afférent à cette marchandise a été émis par le transporteur maritime, ce dont il résulte que le capitaine est son préposé. La Cour d'appel de Rouen, suivie par la Cour suprême, a jugé que le transporteur maritime aurait dû déclarer le navire en avarie commune. Il est toutefois curieux de constater que les juges n'ont pas tenu compte de cette Règle III in fine qui exclut du bénéfice des avaries communes les dommages causés par la fumée ou par la chaleur d'un incendie, ce qui était le cas de certains cartons. Sans doute les juges ont-ils préféré sanctionner le transporteur...

## **B. la nomination de l'expert-répartiteur**

Restant dans le cas le plus fréquent d'une déclaration d'avarie commune faite par l'armateur, l'étape suivante est celle de la nomination d'un *expert-répartiteur*, appelé également *dispatcheur*.

L'expert-répartiteur a pour mission de vérifier que toutes les conditions de l'avarie commune sont réunies, de conseiller l'armateur pour la suite à donner à cette procédure et de préciser les conditions de contribution des intérêts unis.

Dans sa mission de conseil, il va diriger l'armateur dans l'accomplissement des formalités à accomplir pour l'établissement du règlement d'avarie commune, et ce alors même que le navire n'est pas encore arrivé au port.

Pour l'accomplissement de sa tâche, le dispatcheur peut se faire assister, notamment pour estimer certaines valeurs, d'experts techniques appelés *sapiteurs*.

---

<sup>1</sup> Voir supra p.52

<sup>2</sup> Cass.com., 29 mai 2001, navire « Neptune Amazonite », BT n°2898, 18/06/2001

<sup>3</sup> CA Rouen, 19 novembre 1998, navire « Neptune Amazonite », BT n°2799, 10/05/1999, p.350

Il va ainsi transmettre à l'armateur un document appelé *Compromis d'Avarie Commune* par lequel, avant de délivrer les marchandises, il exigera des réceptionnaires qu'ils s'engagent à payer le coût de l'avarie à hauteur de la contribution définitive mise à leur charge par le dispacheur dans le règlement définitif d'avarie commune, autrement dit, il leur demande des garanties. C'est par ce document que l'armateur informe les réceptionnaires de la situation et des formalités à accomplir. Bien qu'en théorie le dispacheur soit nommé dans le compromis, celui-ci devant lui donner mission de commencer son travail, nous constatons en pratique que ces compromis sont transmis par les dispacheurs eux-mêmes. Certains compromis sont même émis à leur en-tête<sup>1</sup>.

Les intérêts-cargaison, ou le plus souvent leurs assureurs, peuvent demander à être représentés au règlement par un *co-dispacheur*. Cette exigence n'est toutefois pas toujours admise. En pratique, cette demande d'un co-expert-répartiteur peut être refusée<sup>2</sup> car une procédure réunissant un dispacheur pour chaque intérêt cargaison à bord d'un porte-conteneurs deviendrait *ingérable*.

C'est donc en raison des rapports armateur-client, et surtout lorsque le navire comprend peu d'intérêts-cargaison comme le transport de vracs par exemple, qu'un co-dispacheur peut être nommé.

Il peut arriver que des intérêts-cargaison, non satisfaits de ce refus d'être représentés par le dispacheur de leur choix, demandent la désignation d'un expert judiciaire. En ce cas, l'article 5 du décret de 1968 édicte que le ou les experts répartiteurs sont désignés judiciairement, à la requête de la partie la plus diligente par le tribunal de commerce ou, à défaut par le président du tribunal de grande instance du dernier port de déchargement<sup>3</sup>. In fine, cet article dispose que si ce port est situé hors de France, les experts sont nommés par le Président du tribunal du port d'attache du navire.

C'est justement une telle désignation que le Tribunal de commerce de Marseille a acceptée le 14 juin 2001<sup>4</sup>. En l'espèce, à la suite de l'échouement du *Normandie*, l'armateur a déclaré le navire en avarie commune et désigné un dispacheur. Mécontents, les propriétaires de la cargaison demandent au Président du Tribunal de commerce de Marseille de désigner un expert avec une mission plus élargie (détermination des causes de l'invasion par l'eau, les préjudices subis) que le dispacheur initial. Le Tribunal a satisfait à leur demande et a désigné un expert.

Une fois désigné de manière définitive, l'expert-répartiteur est celui de tous et son impartialité doit être absolue.

---

<sup>1</sup> Voir Annexe 3, p.119

<sup>2</sup> Entretien avec M. Pierre Albertini

<sup>3</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°468

<sup>4</sup> T.com., 14 juin 2001, navire « Normandie », DMF 2002, hors série juin n°6, p.47

## C. le compromis d'avarie commune

Ainsi, pour prendre possession de leurs marchandises, les réceptionnaires doivent s'engager à contribuer et donc signer un *Compromis d'Avarie Commune*<sup>1</sup> ou *General Average Bond*<sup>2</sup>, dont le plus utilisé est le *Lloyd's Average Bond*<sup>3</sup>.

Ce document relate brièvement les faits ayant suscité cette procédure, le nom du navire, les noms et adresses des experts répartiteurs, la description des marchandises, leurs valeurs (CAF et FOB) [...] et le montant de la contribution provisoire réclamée à la livraison. Ainsi, ce compromis engage les réceptionnaires à payer leur contribution mais l'armateur peut toujours exiger, ce qui est souvent le cas en pratique, la contre-signature d'une banque ou des assureurs<sup>4</sup>.

Si le transporteur maritime délivre les marchandises sans que les réceptionnaires ne se soient engagés à contribuer, c'est-à-dire sans avoir signé ce compromis, il n'est toutefois pas privé de son droit de réclamer plus tard une contribution à l'amiable ou en justice. Mais il doit pour cela attendre l'établissement du règlement d'avarie commune pour réclamer la contribution définitive.

### §2 : les garanties

Lorsque l'armateur, par l'intermédiaire du capitaine, engage des frais pour sauver l'expédition, il est en principe le seul à en supporter le coût jusqu'au dépôt définitif du règlement de répartition par lequel chaque réceptionnaire connaîtra la contribution exacte qui est à sa charge. Or, un tel règlement n'est effectif que des mois, voire des années, après que ces frais aient été engagés.

Afin que ces dépenses ne soient pas préjudiciables pour l'armateur, les chargeurs étant suspectés de disparaître une fois leurs marchandises reçues, la signature du compromis s'accompagne généralement du versement de cautions ou de garanties suffisantes.

Avant d'étudier ces différentes garanties, nous nous intéresserons au fondement de cette exigence : le droit de rétention.

### A. le droit de rétention

Le droit de rétention se définit comme le droit du créancier qui a en sa détention ou possession un bien appartenant au débiteur de refuser de s'en dessaisir tant qu'il n'est pas payé<sup>5</sup>. Suivant cette définition, l'armateur, créancier de la part contributive de la cargaison, a le droit de garder les marchandises à bord et de ne les livrer que contre contribution.

Pour sa part, la loi relative aux événements de mer reprend ce droit dans son article 41 : « *Le capitaine peut refuser de délivrer les marchandises et demander leur consignation jusqu'au paiement de la contribution qui leur incombe sauf caution suffisante de l'ayant droit* ».

---

<sup>1</sup> Voir Annexe 4, p.120

<sup>2</sup> Voir Annexe 5, p.122

<sup>3</sup> Voir Annexe 6, p.124

<sup>4</sup> Pierron, l'engagement des assureurs à contribuer à l'avarie commune, DMF 1977, p.375

<sup>5</sup> Lexique des termes juridiques, 11<sup>ème</sup> Edition Dalloz, 1998

Egalement, l'article suivant ajoute que les armateurs sont privilégiés sur les marchandises, ou le prix en provenant, pour le paiement des contributions en avaries communes qui leur sont dues pendant quinze jours après leur délivrance.

Les ayants droit à la marchandise doivent donc accomplir une formalité pour retrouver leur droit à livraison : déposer une contribution provisoire ou une garantie suffisante.

## **B. contribution provisoire ou lettre de garantie**

Les contributions provisoires sont des dépôts d'argent perçus par l'armateur au titre de garantie lors de la délivrance de la marchandise avant que le règlement soit établi. Elles sont généralement exigées lorsque l'intérêt cargaison n'est pas assuré, ou lorsque son assureur n'est pas notoirement reconnu. Elles sont fixées en théorie par l'armateur, mais l'expert-répartiteur joue ici un rôle important et les fixe lui-même la plupart du temps. Ce dernier, bien qu'il soit impartial, majore quelque peu ce taux de contribution provisoire, de manière raisonnable, afin de se trouver dans une fourchette légèrement supérieure pour couvrir l'éventualité d'une estimation trop basse. Cette surévaluation se justifie par le fait que le remboursement d'un excédent est en pratique plus aisé qu'une demande de paiement d'un complément de contribution.

Il est utile de rappeler en ce cas que la police-facultés<sup>1</sup> en accepte le remboursement comme elle le fait pour la contribution définitive. La contribution provisoire sera elle-même remboursée entièrement s'il n'y a pas de règlement et partiellement si la contribution définitive est inférieure à la contribution provisoire. M. Parenthou note toutefois que lorsqu'un délai important s'est écoulé entre le versement de la contribution provisoire et celui de l'exécution du règlement, les excédents de contribution ne sont, bien souvent et pour des causes variées, pas restitués aux ayants droit<sup>2</sup>. Remarquons également qu'avant de régler la contribution provisoire qui lui est réclamée, le destinataire doit prendre la précaution de faire contrôler la quotité de dépréciation de la marchandise qu'il a reçue. Il ne doit payer de contribution que sur la valeur ainsi réduite par les éventuelles avaries particulières.

Ces acquittements, ou dépôts en espèce appelés *cash deposits*, sont déposés en banque sur un compte-joint au nom de l'armateur et du dispatcheur.

Pour éviter toute confusion, précisons que les contributions d'avarie commune ne constituent pas une dette à l'égard de l'armateur, mais à l'égard de la masse<sup>3</sup>.

Ce formalisme des dépôts est fixé par la Règle XXII qui dispose que « *la somme ainsi déposée, augmentée, s'il y a lieu, des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droit 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* ».

L'armateur ne peut donc en disposer qu'à l'unique condition que ce soit pour les besoins de l'avarie commune et avec l'accord préalable du dispatcheur.

Cette contribution *en cash* est en pratique utilisée le plus souvent pour les marchandises voyageant sans assurance ou dont l'assureur n'est manifestement pas connu.

---

<sup>1</sup> Voir supra p.49

<sup>2</sup> Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », Les comptes joints d'avarie commune, p.54

<sup>3</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°464

Puis, à condition que l'armateur l'approuve, l'ayant droit peut remplacer cette contribution provisoire par une *caution bancaire* d'une banque de premier ordre. Cette caution est fournie sans limitation de durée puisqu'on ne peut prévoir à l'avance à quelle date le règlement d'avarie commune sera déposé et exécuté<sup>1</sup>. L'article 41 de la loi, pris a contrario, fait référence à cette caution indispensable de l'ayant droit pour que le capitaine lui délivre ses marchandises avant le paiement de la contribution.

Enfin, les armateurs, au lieu du versement d'une contribution provisoire, se contentent de plus en plus souvent d'une promesse ferme du réceptionnaire appuyée d'une caution ou d'un engagement de son assureur dont la solvabilité est reconnue. Quoique la loi n'en dise mot, l'assureur facultés accepte ce genre d'opération qui lui évite un décaissement immédiat et des frais comme ceux d'une caution bancaire<sup>2</sup>. Cette garantie de paiement est produite sous forme de *lettre de garantie*<sup>3</sup>, appelée également *average guarantee*<sup>4</sup>.

C'est grâce à une clause additionnelle insérée dans la police française d'assurance maritime sur facultés, dite *clause de substitution*, que les compagnies se substituent ainsi à leur assuré pour contribuer provisoirement ou pour fournir une garantie de paiement de la contribution d'avarie commune. L'assuré doit simplement en informer ses assureurs et leur fournir tous les éléments nécessaires à l'exécution de cette convention.

Ces compagnies d'assurance se substituent aux assurés pour payer également la contribution définitive.

Lorsque la procédure d'avarie commune est ainsi avancée, l'expert répartiteur va avoir la lourde mission d'évaluer tous les intérêts de la communauté et de distinguer ceux qui doivent contribuer de ceux devant être indemnisés.

## **Section 2 : l'établissement du règlement d'avarie commune**

La tâche principale de l'expert répartiteur est l'établissement du *règlement d'avarie commune*, appelé également *dispache*.

Le principe de base de ce règlement peut être ainsi résumé : confrontés à un péril menaçant la poursuite de l'expédition, les intérêts corps et cargaison engagés dans une même aventure maritime doivent supporter, à proportion de leur valeur finalement sauvée, les dépenses et sacrifices exceptionnels encourus pour permettre le salut.

Ce règlement d'avarie commune, ou règlement de répartition, permet de déterminer la participation de chaque intérêt au coût engendré par la mesure exceptionnelle entreprise par le capitaine pour le salut de tous. Pour cela, l'expert doit évaluer le montant de ces dépenses et les répartir ensuite sur tous les intérêts en ayant profité, proportionnellement à leur valeur sauvée, afin d'indemniser les intérêts sacrifiés.

---

<sup>1</sup> Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », la procédure d'avarie commune, p.162

<sup>2</sup> Entretien avec M. Pierre Albertini

<sup>3</sup> Voir Annexe 7, p.125

<sup>4</sup> Voir Annexe 8, p.126

Il doit donc constituer deux masses :

- d'une part, la masse créancière, ou active, constituée par la valeur des sacrifices faits et des dépenses exposées entrant en avarie commune ; les intérêts les ayant subis ont droit à une indemnité d'avarie commune (§1)
- d'autre part, la masse débitrice, ou passive, représentant la valeur de tous les intérêts qui ont été sauvés et qui doivent de ce fait contribuer au règlement (§2)

Enfin, comme le fait la loi française<sup>1</sup>, les Règles<sup>2</sup> énoncent le principe d'évaluation de ces valeurs : « *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* ».

### **§1 : la masse créancière ou active**

La masse active est composée de tous les intérêts de la communauté qui ont subi une avarie ou une dépense entrant en avarie commune. En sont exclus les dépenses engagées et les dommages subis par les intérêts non constitutifs de la communauté comme les cargaisons clandestines ou celles faussement déclarées alors que ces dépenses et dommages ont été subis pour le salut commun<sup>3</sup>.

D'abord, il convient de préciser que, comme l'indiquent la Règle C ainsi que l'article 26, « *seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune seront admis en avarie commune* ».

Puis, le dommage subi ou la dépense engagée n'entre en avarie commune que s'il concerne un élément de la communauté d'intérêt car autrement, ce ne serait qu'une avarie particulière dont la valeur serait imputée à son propriétaire en vertu de la règle *res perit domino*.

Enfin, le capitaine doit ajouter à cette masse débitrice le montant des contributions versées assorties de leurs intérêts.

La masse créancière est essentiellement constituée d'avaries-dommages et d'avaries-frais.

#### **A. les avaries-dommages**

Les avaries-dommages désignent toutes les dégradations physiques que le navire ou les marchandises ont subies au cours de l'expédition. Bien qu'elle ne soit pas à proprement parler une avarie-dommage, on inclut habituellement dans cette catégorie la perte de fret qui résulte d'un dommage subi par la cargaison à condition toutefois qu'elle constitue un intérêt autonome.

---

<sup>1</sup> Article 32 al.1 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>2</sup> Règle G des Règles d'York et d'Anvers 2004

<sup>3</sup> Voir supra p.42



## 1. les dommages du navire

Selon les Règles d'York et d'Anvers, sont admis en avarie commune tous les dommages subis par le navire lorsqu'ils sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune<sup>1</sup>.

### a. la détermination des dommages au navire autres que les avaries particulières

Les dommages matériels que peuvent subir le navire étant nombreux, nous nous intéresserons qu'aux cas nous paraissant les plus intéressants.

- l'extinction d'un incendie à bord

Ce cas particulier est prévu dans la Règle III qui dispose que sera admis en avarie commune le dommage causé au navire en vue d'éteindre un incendie à bord. La loi française ne dit mot sur ce point.

Un incendie déclaré à bord d'un navire représente un danger certain et difficile à combattre. C'est pour cela que les rédacteurs des Règles n'ont pas manqué d'admettre en avarie commune tous les dommages au navire causés par l'extinction de cet incendie, quels que soient les moyens utilisés à cette occasion.

Par exemple, si une salle électrique est inondée par suite de l'extinction d'un incendie à proximité, cette intrusion d'eau d'extinction ayant pour effet d'endommager une installation électrique, la réparation de cet élément du navire entrera dans la masse active des avaries communes.

Toutefois, la Règle III in fine énonce qu'« *aucune bonification ne sera faite pour le dommage causé par la fumée quelle qu'en soit la cause ou par la chaleur de l'incendie* ». Ainsi, si le système d'aération d'un navire est hors d'usage par suite de fumée ou de forte chaleur dégagée par un incendie, ce dommage restera à la charge de l'armateur.

- les dommages aux machines et chaudières

Concernant l'admission en avarie commune des dommages causés à toute machine (appareil de propulsion notamment) et chaudière lorsqu'il est établi que cette mesure résulte de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun, la Règle VII édicte qu'il faut distinguer deux situations : le navire est soit échoué, soit à flot.

Il s'agit tout d'abord de la situation dans laquelle ces dommages résultent du forçage des machines afin de renflouer le navire en position périlleuse.

Si un navire s'échoue sur un haut fond, le capitaine peut décider, par mesure d'économie, de ne pas faire appel à une assistance et essayer de renflouer le navire par ses propres moyens. Il va ainsi déployer toute la puissance de ses moteurs pour se déséchouer. Cette mesure exceptionnelle entre bien dans le champ des avaries communes car elle a été dictée pour le salut de tous et dans des circonstances exceptionnelles. Si toutefois, lors de cet acte, le capitaine a endommagé les moteurs du navire, ceux-ci entreront en avarie commune.

---

<sup>1</sup> Règle C des Règles d'York et d'Anvers 2004

Puis, si le navire se trouvait à flot, « aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement de l'appareil de propulsion et des chaudières ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune ».

Cette disposition stricte paraît être fondée sur le risque probable de fraude de l'armateur de déclarer un dommage en avarie commune alors que celui-ci ne serait en fait que la conséquence d'un moteur en mauvais état de marche. Il essaierait ainsi d'intégrer des frais d'exploitation dans la masse active, ce qui est totalement contraire à l'essence des avaries communes.

Ce raisonnement trouve son fondement dans le fait que les moteurs d'un navire doivent par nature avoir une puissance suffisante pour résister à la force des vents, de la houle et des courants, et éviter les obstacles, fixes et mobiles, qui se trouveraient sur sa route<sup>1</sup>. Les dommages produits alors que le navire était à flot ne doivent donc pas entrer en avarie commune.

## b. l'estimation de l'expert répartiteur

Dès lors qu'un dommage au navire est intégré à la masse active, le dispacheur doit évaluer sa valeur, ou tout au moins les frais qu'il a engendré. Le navire peut avoir été réparé de manière définitive, il peut l'avoir été provisoirement ou encore, le navire peut être irréparable.

Concernant ces estimations, l'article 32 de la loi relative aux événements de mer dispose que le montant de ces dommages est déterminé au port où s'achève l'expédition. La détermination de ce lieu permet de déterminer les dommages attribuables à l'acte ainsi que leur estimation. Ce montant représente le coût des réparations nécessitées, coût réel si elles ont été effectuées, coût estimatif dans le cas contraire.

- les réparations définitives

En cas de réparation ou de remplacement, le montant du dommage à admettre en avarie commune doit être le coût réel et raisonnable de ces opérations<sup>2</sup>, sous réserve des déductions à opérer en vertu des dispositions de la Règle XIII.

Selon la Règle XIII, ces déductions pour différence du *neuf au vieux* n'opèrent pas lorsque les réparations à admettre en avarie commune consistent en un remplacement par du neuf, en totalité ou en partie. Toutefois, des déductions de *un tiers* s'appliquent lorsque le navire est âgé de plus de quinze ans. Egalement, une déduction de moitié est opérée sur les frais de nettoyage, de peinture ou d'enduit de la coque si la coque avait été peinte ou enduite dans les douze mois qui ont précédé l'avarie commune. Aucune admission n'est admise si cette condition n'est pas remplie.

Outre ces quelques règles générales, la Règle XIII énumère avec exactitude toutes les déductions des coûts de réparation devant être admises suivant l'âge du navire et la nature des frais engagés.

La loi française reste muette sur ce point<sup>3</sup>.

Ces règles de déduction du *neuf au vieux* permettent d'éviter que l'armateur s'enrichisse sans cause car son navire prendra inévitablement de la valeur lorsqu'une pièce

---

<sup>1</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°373

<sup>2</sup> Règle XVIII a) des Règles d'York et d'Anvers 2004

<sup>3</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°379

neuve ou une réparation lui aura été attribuée. C'est l'application d'un principe fondamental de l'assurance qui défend à un assuré de faire du profit sur un sinistre : le *principe indemnitaire*.

- les réparations provisoires

Lorsque, pour des raisons économiques ou purement techniques, les réparations du navire doivent s'entreprendre dans un port différent de celui de destination ou de celui de refuge, de simples réparations provisoires seront effectuées pour que le navire puisse continuer jusqu'au lieu dit. Le coût de ces réparations temporaires est en principe admis en avarie commune.

La Règle XIV ajoute que le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, « *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* ».

La règle de déduction pour différence du *neuf au vieux* ne s'applique pas au coût de ces réparations provisoires.

La Règle XIV a fait l'objet d'un ajout en 2004 afin de limiter l'admission des réparations provisoires. Les membres du CMI ont été ici dictés par le souci d'éviter que les armateurs ne profitent trop souvent de cette situation pour entreprendre des réparations définitives meilleures, techniquement ou économiquement, que dans le port de destination ou celui de refuge. Cette nouvelle disposition précise ainsi les conditions dans lesquelles, dans ce cas, les réparations provisoires pourront être admises en avarie commune. Ainsi, les dépenses provisoires ne seront admises que si celles-ci, ajoutées au coût des réparations définitives que l'armateur aurait profité pour entreprendre, n'excèdent pas la valeur estimative des réparations définitives au port de refuge ou à destination.

- les réparations impossibles

Lorsque le navire a subi de tels dommages qu'il en devient irréparable, il faut se référer au coût estimé des réparations<sup>1</sup> ou à une dépréciation raisonnable jusqu'à concurrence de ce coût<sup>2</sup> pour admettre en avarie commune ces dommages.

Néanmoins, 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 à son état d'avarie. Le cas échéant, cette valeur peut être déterminée par le produit net de la vente<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Article 32 al.2 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>2</sup> Règle XVIII b) des Règles d'York et d'Anvers 2004

<sup>3</sup> Règle XVIII des Règles d'York et d'Anvers 2004

## 2. les dommages à la cargaison

A l'instar des dommages au navire, pour qu'une perte ou un dommage soit admis en avarie commune, il faut qu'il soit la conséquence directe de l'acte d'avarie commune<sup>1</sup>.

### a. la détermination des pertes ou dommages à la cargaison

La cargaison étant composée d'éléments séparables, certaines marchandises peuvent avoir été perdues totalement alors que d'autres peuvent n'avoir subi que des dépréciations, ou même être restées indemnes. Ces dernières n'intègrent pas la masse active. Contrairement au navire, il n'y aura qu'exceptionnellement des réparations sur les marchandises<sup>2</sup>.

Les règles chiffrées prévoient plusieurs cas de dommages à la cargaison pouvant intégrer la masse active. Ces cas, dont nous limiterons l'exposé à certains, ouvrent droit à une contribution s'ils ont été sacrifiés.

- le jet à la mer

Semblant quelque peu démodé de nos jours, le jet de la cargaison reste l'exemple typique des actes d'avarie commune.

Ces sacrifices volontaires ont souvent lieu lorsque le navire présente une certaine gîte. Le fait de jeter certaines marchandises se trouvant sur le bord de gîte a pour effet de redresser le navire et de sauver l'expédition. Il était également utilisé traditionnellement pour alléger le navire et ainsi fuir le mauvais temps.

Bien que ce type de situation soit peu probable aujourd'hui, ce jet se pratique encore notamment pour renflouer le navire ou lorsqu'un incendie s'est déclaré à bord pour se débarrasser des marchandises en feu, ou encore pour atteindre le foyer du feu<sup>3</sup>.

De plus, il est inscrit à la Règle I que ce jet n'est admis en avarie commune que si la cargaison sacrifiée a été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

Se conformant aux usages, les marchandises jetées qui étaient régulièrement chargées en pontée mais pour lesquelles il n'avait pas été établi de connaissance ou de reçu ne sont pas admises en avaries communes, sauf toutefois pour le cas du petit cabotage<sup>4</sup>.

En son article 36, la loi n'admet pas la valeur de ces marchandises jetées lorsqu'elles étaient chargées en pontée de façon irrégulière<sup>5</sup>.

Enfin, cette Règle est complétée par la Règle II selon laquelle sont admis en avaries communes les pertes et dommages causés par une pénétration d'eau en vue d'opérer un jet pour le salut commun. Sont ainsi admis dans la masse active les valeurs correspondantes aux marchandises jetées qui se trouvaient initialement en cale.

---

<sup>1</sup> Règle C des Règles d'York et d'Anvers 2004

<sup>2</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°383

<sup>3</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°384

<sup>4</sup> Règle XIX des Règles d'York et d'Anvers 2004 et Article 35 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>5</sup> Voir supra p.43

- le déchargement dans un port de refuge

Par suite d'une avarie, qu'elle soit particulière ou commune, un navire entre dans un port de refuge pour y être réparé. Ces réparations ne peuvent être effectuées sans que tout ou partie de la cargaison soit débarquée. Si, lors des opérations de manutention, de déchargement [...], des dommages se produisent à la cargaison, ces derniers seront-ils admis en avaries communes ?

La loi française dispose, la communauté ne courant désormais plus de risques particuliers, que si le dommage causé aux marchandises lors du déchargement n'est pas la conséquence directe d'un acte d'avarie commune, ce dommage ne pourra entrer en avarie commune<sup>1</sup>.

Quant à la Règle XII, elle consacre une solution moins stricte : les dommages subis par la cargaison pendant ces diverses opérations de déchargement sont admis en avaries communes, que ce navire soit entré dans ce port de refuge de manière fortuite (succédant une avarie particulière) ou de manière volontaire (succédant une avarie commune). Toutefois, cette Règle ne s'applique qu'aux opérations connexes à la manutention et se désintéresse des autres types d'avaries susceptibles de se produire par la suite<sup>2</sup>.

#### b. l'estimation de l'expert répartiteur

Concernant les marchandises, les valeurs des pertes et dommages subis sont déterminées par l'expert répartiteur au port de déchargement<sup>3</sup>. La Règle G ajoute qu'elles sont évaluées « *sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure* ». Cette évaluation des dommages prévue au port de déchargement prend en considération, d'une part que toutes les marchandises ne sont pas destinées au même port, et d'autre part que les intérêts unis se séparent souvent avant la fin de l'expédition. Dans ces cas, l'expert devra établir autant d'estimations que de déchargements produits.

Si cette règle semble simple, la règle de calcul des valeurs entrant dans le règlement a suscité beaucoup de discussions confrontant deux modes de calcul : le *règlement par différence* et le *règlement par quotité*.

Traditionnellement, pour tenir compte de la perte éprouvée, les experts-répartiteur déduisaient le prix auquel la marchandise avariée avait été vendue, « *d'après sa facture commerciale ou à défaut, sa valeur embarquée*<sup>4</sup> », de son prix sain. Il convient de noter, en pratique, que le refus des réceptionnaires de prendre livraison d'une marchandise avariée conduit à procéder à une vente publique dont le produit net est pris en compte pour les calculs du règlement<sup>5</sup>. La Règle XVI précise que le prix au moment du déchargement inclut le coût de l'assurance et le fret, sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison. C'était la méthode du règlement par différence.

<sup>1</sup> Article 26 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>2</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°388

<sup>3</sup> Article 33 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>4</sup> Règle XVI des Règles d'York et d'Anvers 2004

<sup>5</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°393

Cette estimation, au demeurant aisée, ne tient pas compte de la variation des cours de la marchandise entre le jour du débarquement et le jour où la marchandise avariée est effectivement vendue<sup>1</sup>.

En effet, comme ils le font en cas d'expertise, les despacheurs prenaient la valeur au moment même du déchargement, lorsque la marchandise était vendue le jour de l'arrivée, et pouvaient donc régler par différence. Or, lorsque la vente ne se fait que quelques mois plus tard, le prix obtenu dépend des variations des cours de marché et non pas seulement de l'avarie soufferte<sup>2</sup>.

C'est pour cette raison, lors de l'affaire importante du voilier *La Seine*, que les chambres réunies de la Cour de cassation, par un arrêt du 7 juillet 1932<sup>3</sup>, condamna le *règlement par différence* pour lui substituer le *règlement dit par quotité*.

Ce règlement consiste à appliquer au prix de la marchandise, estimé au jour de l'arrivée du navire, le pourcentage de dépréciation apprécié au jour où la vente intervient<sup>4</sup>.

Pour exemple, une marchandise a une valeur à l'état sain de 100 et est vendue 25. Par différence, la perte est de 75. Par quotité, elle est de 75%. A supposer que la valeur saine entre l'arrivée et la vente reste stable, les deux modes de calcul aboutissent au même résultat.

Dans l'hypothèse désormais, ce qui est beaucoup plus fréquent, dans laquelle la valeur de marché de la marchandise a doublé, c'est-à-dire que la marchandise soit vendue 50.

Dans le règlement par différence, la perte est de 50 alors que par quotité, elle est restée de 75%, et par comparaison au cours du jour de l'arrivée, la perte est toujours de 75.

Par ce dernier mode de calcul, on ne tient plus compte des variations des cours du marché qui avantagent ou désavantagent le réceptionnaire et dont le caractère commercial est étranger à l'avarie commune<sup>5</sup>.

Les Règles d'York et d'Anvers 2004, suivant celles de 1950, de 1974 et de 1994, semblent appliquer le règlement par différence, « *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* », tandis que la loi française, bien que ne se prononçant pas explicitement sur ce point, tendrait vers sa jurisprudence de 1932.

Enfin, un problème s'est récemment posé à propos des conteneurs<sup>6</sup>. Le principe étant la détermination des valeurs au débarquement du navire, comment évaluer un *full container load* (FCL) transporté en multimodal, c'est-à-dire un conteneur chargé complet voyageant de bout en bout sans rupture de charge, nécessitant au moins deux modes de transport, et dont le lieu de déchargement effectif ne coïncide pas avec celui de la destination initialement prévue. Suivant la pratique, l'expert répartiteur doit se placer au lieu de destination finale du conteneur pour estimer ces valeurs.

La preuve qu'un dommage doit être admis en avarie commune incombant à celui qui réclame cette admission<sup>7</sup>, le réceptionnaire réel de la marchandise devra donc prouver tout à la fois qu'il a éprouvé un dommage, et que ce dommage est directement consécutif à un acte

---

<sup>1</sup> Raymond-Gouilloud, Droit maritime, n°720

<sup>2</sup> Rodière et du Pontavice, Droit maritime, n°508

<sup>3</sup> Cass. chambres réunies, 7 juillet 1932, navire « La Seine », cité Raymond-Gouilloud, Droit maritime, n°720

<sup>4</sup> Raymond-Gouilloud, Droit maritime, n°720

<sup>5</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°393

<sup>6</sup> Voir infra p.76

<sup>7</sup> Règle E et Article 4 du décret du 19 janvier 1968

d'avarie commune. Pour cela, tous les moyens de démonstration peuvent être rapportés : rapport de mer, plan d'arrimage, rapport d'expertise...

Il appartiendra finalement au dispatcheur le soin de décider si l'admission doit ou pas être prononcée<sup>1</sup>.

### 3. la perte de fret

Comme nous l'avons précédemment noté, le fret est la rémunération que le transporteur perçoit des chargeurs en contrepartie de sa prestation d'acheminement des marchandises.

Alors que la loi française reste silencieuse sur ce point, la Règle XV y est totalement consacrée. Celle-ci précise que la perte de fret qui résulte d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison est admise en avarie commune. De plus, elle est admise quand bien même cette perte serait subie directement par le transporteur par suite d'un acte d'avarie commune.

Pour que cette perte de fret puisse être autonome et puisse intégrer la masse active, il faut que le fret soit distinct des intérêts de la communauté et de ce fait, ne doit pas être *acquis à tout évènement*<sup>2</sup>. Dans ce cas, il se fond dans le chargement et s'incorpore ainsi à la valeur de la marchandise. L'expert-répartiteur l'intégrera de ce fait à la valeur de la marchandise initiale.

Quelques fois, cette clause de fret acquis à tout évènement peut ne concerner qu'une seule partie de la cargaison. Seule la perte du fret restant aux risques de l'armateur intégrera alors la masse créancière.

Cette séparation peut également concerner une même marchandise. La part de fret acquise s'appelle les *avances sur fret*. L'admission doit être calculée au prorata de la part en risque.

Puis, afin d'apprécier la valeur de cette perte, la Règle XV ajoute que « *devront être déduites du montant du fret brut 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* ». Ces dépenses qui doivent être déduites sont calculées à partir de l'acte d'avarie commune jusqu'à la fin du déchargement<sup>3</sup>. Quant à la loi, son article 30 retient un système forfaitaire de déduction d'un tiers ; les deux tiers du fret admis étant ainsi retenus pour la bonification.

Suite à un sacrifice ou à un dommage libérant de l'espace à bord, le transporteur peut décider de remplir son navire par de nouvelles marchandises : le *fret de remplacement*.

Si le fret initial était acquis à tout évènement, le fret de remplacement est acquis à l'armateur sans que cela ne pose de problème.

Si toutefois il était à ses risques, le profit du fret de remplacement doit être imputé sur la perte du fret des marchandises sacrifiées afin que l'armateur ne soit pas privilégié par rapport à la cargaison. Ainsi, ils sont remis dans la même situation que si rien ne s'était produit.

---

<sup>1</sup> Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », l'avarie commune et les conteneurs, p.26

<sup>2</sup> Voir supra p.44

<sup>3</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°399

## B. les avaries-frais

Dans le but de sauver l'expédition, le capitaine est souvent amené à engager des dépenses exceptionnelles entrant dans le champ des avaries communes. Bien que ces dépenses, ou *avaries-frais*, soient généralement la conséquence d'une perte ou d'un dommage, ou *avarie-dommage*, subi par un intérêt de la communauté, certaines dépenses ne résultent que d'une nécessité fortuite sans qu'une dégradation matérielle ne se soit préalablement produite.

Employant deux expressions quasiment similaires, « *dépenses exposées* » et « *dépense extraordinaire* », l'article 26 de la loi et la Règle A s'y réfèrent expressément, à condition qu'elles soient la conséquence de l'acte d'avarie commune.

Ces *avaries-frais* sont les dépenses engagées par le capitaine dans un but de salut commun : frais d'assistance, frais de relâche forcée... La pratique a toutefois ajouté une catégorie à ces frais résultant directement de l'acte d'avarie commune : les *dépenses substituées*. Ce sont les dépenses engagées en remplacement d'une autre et qui, par substitution, sont admises en avarie commune.

Enfin, la détermination des avaries frais semble poser moins de problème que précédemment car elle résulte du compte de ce qui a été déboursé et de tous les frais accessoires.

### 1. les avaries-frais par nature

Ces dépenses engagées par le capitaine afin de sauver l'expédition sont diverses : frais d'assistance, frais de port de refuge, frais de manutention, combustibles... Nous en limiterons l'étude à certains.

#### a. les frais d'assistance

Les règles de la rémunération de l'assistance décidée volontairement par le capitaine pour le salut de la communauté sont fixées par la Règle VI des Règles d'York et d'Anvers 2004. A condition que tous les critères des avaries communes soient réunis, ces frais sont admis en avaries communes, qu'ils aient été contractuellement engagés ou pas. L'assistance est ici demandée lorsque le navire est en péril. Les parties ne discutent que rarement la base contractuelle de leurs relations.

L'expert peut alors les intégrer à la masse active afin que l'armateur puisse se faire indemniser des frais qu'il a engagés pour le salut de tous. Cette Règle fait expressément référence à la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, en vigueur en France depuis le 20 décembre 2002, qui conditionne l'admission de cette assistance en avarie commune<sup>1</sup>.

Concernant la détermination de cette assistance, les textes applicables en la matière, la loi de 1967 et la Convention de 1989, prévoient que cette indemnité due par la communauté est aléatoire et dépend de plusieurs éléments : le succès obtenu, la valeur de choses sauvées et, depuis l'entrée en vigueur de la Convention de 1989, en son article 13-1 (b), « *l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir et limiter les dommages à l'environnement* »<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Article 13.1 (b) de la loi du 7 juillet 1967

<sup>2</sup> Cours de Pierre Bonassies, années 2003/2004



Aucune indemnité n'est ainsi due si l'assistance n'a pas eu un résultat utile, c'est-à-dire mis le navire hors de tout danger (no cure, no pay). Le navire est le plus souvent assisté jusqu'au port sûr le plus proche, et non celui de destination. De plus, cette indemnité résulte de la valeur des choses sauvées. Eu égard à ces deux critères, le système de l'assistance s'accommode mal de celui de l'avarie commune.

Dans cette hypothèse où le navire est conduit dans un port autre que celui de destination ou dans lequel il n'y a pas rupture de la communauté, l'évaluation des valeurs prises en compte par les arbitres de la chambre des Lloyd's pour l'évaluation des frais d'assistance ne seront pas nécessairement les mêmes que celles qui seront prises en compte pour la contribution à destination. En effet, des avaries peuvent se produire suite à cette assistance ou encore, la durée du voyage ayant été allongée, certaines marchandises comme des denrées alimentaires peuvent être dévalorisées par le temps.

Ainsi, bien que le dispatcheur évalue cette indemnité selon les règles des avaries communes, cette évaluation ne reste que provisoire. Cela est souvent nécessaire car la détermination de l'indemnité d'assistance est généralement entreprise par les arbitres de la chambre des Lloyd's, à Londres, quelques temps suivants l'évènement (un an et demi en moyenne). Une fois cette indemnité définitivement fixée par les arbitres, seule cette valeur devra être prise en compte par l'expert répartiteur. Elle aura été calculée selon les règles de l'assistance (port de relâche) et non celles des avaries communes (port où se termine l'aventure).

Quant aux conditions de classement de l'assistance, le CMI a modifié la Règle VI de 1994 lors de sa Conférence de Vancouver.

Il s'est avéré nécessaire de prendre en compte la pratique selon laquelle, souvent, certaines parties à l'avarie commune règlent directement à l'assistant leur propre part de l'indemnité d'assistance<sup>1</sup> (calculée en fonction des valeurs sauvées) de sorte qu'il n'y a plus nécessité de procéder ultérieurement à une nouvelle répartition de cette indemnité dans le cadre du règlement d'avarie commune.

Ainsi, la Règle VI précise désormais que « *salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments shall lie where they fall and shall not be allowed in General Average* ».

Toutefois, les conférenciers ont émis des réserves à cette restriction en admettant que « *if one part to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage due from another party, the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made* ». Il est en effet normal que la partie qui a payé pour une autre soit assurée de son remboursement ultérieur. Par cette pratique, un intérêt qui aurait dû être débiteur d'une obligation de contribuer se retrouve alors créancier d'une contribution d'avarie commune.

Les dispositions relatives d'une part, à l'admission en avarie commune des paiements d'indemnité d'assistance prévue à l'article 13-1 b) la Convention sur l'assistance et d'autre part, à l'exclusion des dépenses énoncées à l'article 14 (indemnité spéciale) de la dite Convention<sup>2</sup> ont été maintenues.

---

<sup>1</sup> Entretien avec Pierre Latron

<sup>2</sup> Voir supra p.22

## b. les frais de relâche forcée

Alors que les frais de relâche sont en principe des frais normaux de navigation, ceux nécessités dans le but de sauver l'expédition, ou frais de relâche forcée, sont admis en avaries communes car ils ont été engagés pour tous. Ce principe a toutefois été remis en cause en 2004.

Les frais de relâche forcée visés par les Règles X et XI sont de trois sortes : les frais de port de refuge (frais d'entrée, de sortie et de séjour), les frais de manutention et de magasinage, et les salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses (combustibles...).

Tandis que ces deux premiers types de frais nous paraissent, à priori, typiques à l'institution, le troisième semble se distinguer car les frais qui le composent ne sont pas par nature des dépenses extraordinaires mais au contraire, en principe des frais ordinaires d'exploitation.

Le principe était ainsi posé : les salaires et frais d'entretien de l'équipage encourus (y compris leurs charges : assurances, cotisations...), et le combustible et les approvisionnements consommés, pendant la période supplémentaire d'immobilisation, sont admis en avaries communes<sup>1</sup>.

Le dispatcheur prenait donc en considération toutes ces valeurs engagées pendant la période qui avait débuté au moment du déroutement vers le port de relâche, jusqu'au moment où le navire repassait à ce même point<sup>2</sup>.

Toutefois, nous notons que le système français ne suit pas ces usages et n'admet en avarie commune que « *les dommages et pertes [...] ainsi que les dépenses exposées pour ces biens*<sup>3</sup> », c'est-à-dire les avaries matérielles.

Par voie de conséquence, les dépenses relatives au chômage du navire n'affectant aucun élément matériel, l'expert ne les bonifie pas s'il agit selon le droit français.

Malgré cela, le droit français admet en avarie commune les salaires et frais similaires à condition que la décision de relâche soit en relation avec un acte d'avarie commune.

Cette Règle a fait l'objet de vifs débats lors de la Conférence de Vancouver. Les assureurs en demandaient la suppression au motif que cette admission ne serait pas conforme aux Règles A et C selon lesquelles la notion de *common safety* devrait l'emporter sur celle de *common benefit*. Succédant d'importantes oppositions, un texte de compromis a été voté<sup>4</sup>.

Désormais, le coût des salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage ne sera plus admis pendant la période où le navire se trouvait dans un lieu de refuge, et ce alors même qu'il y subissait des réparations entrant en avarie commune. Par ailleurs, la nouvelle Règle XI ajoute que le combustible et les approvisionnements consommés pendant cette période continueront d'être admis en avaries communes.

---

<sup>1</sup> Règle XI b) des Règles d'York et d'Anvers 1994

<sup>2</sup> Rodière, *Traité général de droit maritime, Evénements de mer*, n°417

<sup>3</sup> Article 26 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>4</sup> Entretien avec Pierre Latron

## 2. les dépenses substituées

Les dépenses substituées sont des dépenses supplémentaires, décidées volontairement par le capitaine, en substitution de dépenses plus coûteuses, ou égales, qui auraient été admises en avarie commune.

Bien qu'elles ne soient pas la conséquence directe de l'acte générateur, le navire ne courant plus de danger, ces dépenses entrent dans la masse active car elles ont permis à la communauté de faire une économie ou d'éviter une perte.

Elles sont expressément visées par la Règle F et l'article 28 de la loi française.

Ces dépenses concernent principalement le cas du remorquage d'un navire motivé par l'exécution de réparations provisoires plus avantageuses<sup>1</sup> dans un autre port.

Dans l'hypothèse d'un navire se trouvant dans un port de refuge suite à un acte d'avarie commune, s'il s'avère que les réparations nécessaires à la poursuite de l'expédition seraient plus avantageuses si elles avaient lieu dans un autre port, le capitaine peut décider de faire remorquer le navire jusqu'à ce port afin de faire bénéficier la communauté d'une économie. Toutefois, la somme des dépenses supplémentaires engagées ne doit pas dépasser les dépenses d'avarie commune ainsi évitées<sup>2</sup>.

Pour admettre ces dépenses, le dispatcheur doit 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. Ces dernières intègrent la masse active si elles ne surpassent pas la dépense non engagée. Si toutefois elles la dépassent, l'expert ne prendra en compte que la partie égale à la dépense qui aurait du être exposée.

## 3. les dépenses de règlement

Chronologiquement, les derniers frais qui entrent dans la masse sont les dépenses générées par le règlement lui-même.

En pratique, les dépenses admissibles, ou avances de fond, sont généralement financées directement par l'armateur, ou ses assureurs. Les pratiques bancaires d'aujourd'hui leurs permettent de débloquer, d'un bout à l'autre du globe, des sommes importantes en quelques minutes. La Règle XX de 1994 admettait que ces frais exposés pour obtenir les fonds soient admissibles en avarie commune, à proportion de deux pour cent de leur valeur, et admettait également les frais d'assurance de ces frais<sup>3</sup>. Elle précisait par ailleurs que les dépenses relatives aux salaires et frais d'entretien de l'équipage, au combustible et aux approvisionnements n'ouvraient pas droit à cette commission. La loi française est muette sur ce point.

Outre l'exclusion des frais de salaires et d'entretien de l'équipage<sup>4</sup>, cette allocation d'une commission de deux pour cent sur certains débours d'avarie commune a été supprimée lors de la Conférence de Vancouver. Il est désormais de l'appréciation de l'expert-répartiteur d'admettre certains frais généraux : les frais bancaires, les frais de voyage, les frais afférents aux garanties d'avarie commune...

---

<sup>1</sup> Voir supra p.66

<sup>2</sup> Règle F des Règles d'York et d'Anvers 2004

<sup>3</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°437

<sup>4</sup> Voir supra p.73

Selon la Règle XXI, « *un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classées en avaries communes* ». Cet intérêt a pour but de compenser le fait que les pertes relatives à ces dépenses et sacrifices ne seront réparées qu'au moment de l'établissement du règlement.

Avant sa révision de 2004, la Règle XXI fixait un taux d'intérêt fixe de sept pour cent par an jusqu'à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date du dépôt de règlement.

Compte tenu de l'évolution du marché et des réévaluations de ce taux qui étaient trop espacées dans le temps, la Règle XXI actuelle a supprimé le taux de sept pour cent et édicte désormais que « *each year the Assembly of the Comte Maritime International shall decide the rate of interest which shall apply* ».

Ce taux d'intérêts déterminé court à partir du jour où les dépenses ont été payées, ou de la fin de l'aventure pour les sacrifices de biens et bonifications<sup>1</sup>.

## **§2 : la masse débitrice ou passive**

Par opposition à la masse active, les sacrifices et les dépenses d'avarie commune sont ici supportés par les intérêts qui en ont profité<sup>2</sup>. Ces intérêts qui ont été sauvés vont devoir une contribution pour compenser ceux dont la valeur a été amoindrie par ces mesures exceptionnelles. Ces intérêts constituent la masse débitrice ou passive.

Les éléments de cette masse, à savoir le navire, le fret et la cargaison<sup>3</sup>, ou plutôt leurs propriétaires, ont été des *spectateurs passifs* de l'acte d'avarie commune et se trouvent ainsi débiteurs d'une contribution proportionnelle à leur valeur.

### **A. la contribution des propriétaires des marchandises**

Les marchandises sauvées sont comptées pour leur valeur au port de débarquement.

Aux termes de la Règle XVII et de l'article 31 de la loi française, l'expert répartiteur évalue d'abord leur valeur réelle nette. Pour cela, il prend leur prix au moment du déchargement, vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire, ou d'après la valeur embarquée à défaut de facture. Il y ajoute ensuite le coût de l'assurance et le fret s'il est acquis à tout évènement, sous déduction des pertes ou avaries (avaries particulières) subies par la cargaison avant ou pendant le déchargement, ainsi que les frais à la charge du destinataire (droit d'entrée, droits de douane).

Puis, il y ajoute la valeur totale des intérêts ayant été sacrifiés. Si les marchandises sacrifiées ne contribuaient pas, elles seraient avantagées par rapport à celles ayant contribué et ne subiraient aucune conséquence de cette mésaventure. Elles figurent donc à la fois dans la masse active et dans la masse passive.

La Règle XVII prévoit 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* ».

Quoique plus succincte, la loi française suit ici les règles d'évaluation de la Règle XVII, sauf en ce qui concerne la valeur de référence des marchandises au déchargement.

---

<sup>1</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°438

<sup>2</sup> Règle B des Règles d'York et d'Anvers 2004

<sup>3</sup> Article 29 de la loi du 7 juillet 1967

Tandis que les Règles se basent sur la facture commerciale remise au réceptionnaire, la loi repose son appréciation sur la valeur marchande réelle ou supposée<sup>1</sup>.

Bien que le principe de la contribution soit que tous les intérêts admis dans la masse active doivent contribuer, certains en sont exempts<sup>2</sup> : les bagages et effets personnels, les véhicules à moteur et accompagnés, les colis postaux...

Le conteneur en tant que contenant doit contribuer à l'avarie commune, qu'il ait fait ou non l'objet de l'émission d'un connaissance particulier.

C'est le propriétaire apparent, c'est-à-dire le réceptionnaire, qui contribue pour la valeur du conteneur, qu'il soit la propriété d'une société spécialisée ou de l'utilisateur lui-même.

Si le conteneur est la propriété de l'armateur, sa contribution est à la charge de l'armateur pour un capital distinct de celui du navire. Pour son évaluation, le dispatcheur fixe une certaine somme pour chaque type, et les applique.

La révolution dans les transports que représente l'avènement du conteneur et de la *conteneurisation* progressive des expéditions maritimes semble, d'autant plus lorsqu'il s'agit d'un transport multimodal international, embarrasser certains dispatcheurs dans leur tâche de détermination des valeurs contributives que le conteneur contenait.

Comme nous avons pu le constater dans l'étude<sup>3</sup> de l'évaluation des valeurs admissibles à une dispache, l'expert-répartiteur est confronté à une difficulté importante.

Lorsque le conteneur est destiné au port de déchargement, le dispatcheur se réfère au titre de transport pour l'indication précise des marchandises transportées. Etant ouvert en ce lieu, il déterminera aisément leur valeur contributive.

Quant au transport multimodal d'un conteneur en *Full Container Load* (FCL), c'est-à-dire d'un conteneur complet voyageant de bout en bout, ou plus précisément d'un point extrême à l'intérieur du pays de l'expéditeur à un autre point extrême à l'intérieur du pays du destinataire, nécessitant plusieurs modes de transport, la solution est plus difficile à donner car le conteneur ne sera dépoté qu'à sa destination finale (différente de celle de déchargement). Le dispatcheur ne va pouvoir, sous peine de semer des difficultés avec les propriétaires des marchandises, examiner les marchandises renfermées dans des conteneurs plombés car cela pourrait aboutir à perturber les délais de livraison. Il s'agit de situations dans lesquelles ces marchandises vont nécessiter d'autres moyens de transport (fer, route...) afin d'être acheminées à leur destinataire réel.

Contraint de déterminer la valeur des marchandises et le quantum des éventuels dommages subis au cours du transport maritime qu'au seul moment de l'ouverture du conteneur à destination finale, l'expert-répartiteur court ici le risque que les marchandises aient subi des dommages pendant le post-acheminement maritime.

C'est pour cela que l'on distingue, lors du dépotage chez le destinataire réel, deux hypothèses probables<sup>4</sup> :

- si la marchandise est à l'état sain, le dispatcheur prendra en compte sa valeur de destination, sous réserve d'en déduire le coût du transport et d'autres frais engagés au port de déchargement au lieu de dépotage.

---

<sup>1</sup> Article 31 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>2</sup> Voir supra p.42

<sup>3</sup> Voir supra p.69

<sup>4</sup> Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », l'avarie commune et les conteneurs, p.24

- si la marchandise est en état d'avaries, la tâche sera moins aisée. A condition que le réceptionnaire prouve que le dommage existait déjà lors du débarquement du navire, la valeur contributive sera celle de la marchandise endommagée. Cette preuve est en pratique difficile à rapporter. Mais il ne serait alors pas juste vis-à-vis des autres intéressés que cette marchandise ne contribue que sur sa valeur en état d'avaries si le dommage s'était produit en dehors du transport maritime. Egalement, le réceptionnaire ou l'assureur ne souhaitera pas contribuer sur une valeur supérieure à celle de la marchandise reçue.

Ce problème se résout en fait au coup par coup<sup>1</sup>. Pour parer l'éventualité d'une estimation fautive, outre le cas où il est incontestable que le dommage constaté soit lié directement à l'acte d'avarie commune (cargaison entreposée en cale dans un conteneur parfaitement imperméable mouillée par de l'eau douce et mesure d'extinction d'un incendie par de l'eau du même type), le dispatcheur se réfère alors à un faisceau d'indices. Tout d'abord, il prend note des rapports établis à l'occasion de l'expertise contradictoire qui s'est tenue au moment du dépotage du conteneur et des divers documents qu'il possède (rapport de mer, plan d'arrimage...). Puis, il va lui-même effectuer une enquête approfondie des faits pour en déduire l'origine exacte du dommage et ainsi l'imputer ou le défalquer de la valeur contributive de la marchandise.

Cette estimation reste donc à l'appréciation et à l'impartialité des experts-répartiteur.

Du reste, le dispatcheur estime en ce cas la valeur de la contribution provisoire en se référant au document estimatif de valeur des marchandises que le réceptionnaire remplit, à défaut de facture. Ce document se nomme un *formulaire de valorisation* ou *valuation form*<sup>2</sup>.

Comme de coutume, maints auteurs se sont rués sur cette aubaine pour sermonner l'inaptitude de l'institution à s'adapter au contexte actuel.

Arguant cette incapacité, les détracteurs profitent d'une situation nouvelle, dans laquelle d'ailleurs la plupart des acteurs du monde maritime se sentent perdus, pour tirer des conclusions hâtives. Notamment, l'apparition de ce mode de transport encombre les tribunaux tant les situations juridiques sont confuses<sup>3</sup>.

A l'instar de la communauté maritime, ne devrait-on pas accorder un délai d'adaptation à l'avarie commune face à ce bouleversement du transport maritime ?

Certes le dispatcheur a rencontré quelques difficultés face à ce nouveau problème, mais l'avarie commune ne s'est-elle pas quasiment toujours ajustée aux évolutions technologiques du monde maritime ? Nous le pensons et constatons la souplesse d'une institution dont les origines remontent à l'antiquité.

## **B. la contribution du navire**

La règle semble ici simple : « *le navire contribue en proportion de sa valeur au port où s'achève l'expédition, augmentée s'il y a lieu du montant des sacrifices qu'il a subis*<sup>4</sup> ». 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*<sup>5</sup> ».

---

<sup>1</sup> Entretien avec M. Pierre Albertini

<sup>2</sup> Voir Annexe 9, p.128

<sup>3</sup> Rodière et du Pontavice, Droit maritime, n°394-15

<sup>4</sup> Article 30 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>5</sup> Règle XVII des Règles d'York et d'Anvers 2004

Toutefois, cette estimation est complexe et nécessite de la part du dispatcheur, pour pouvoir ensuite déterminer sa valeur contributive, le recours à un expert ou courtier maritime spécialisé dans la vente et l'affrètement des navires<sup>1</sup>.

Lorsque deux experts répartiteurs sont désignés (par l'armateur et les intérêts cargaison), ces deux experts doivent obligatoirement s'entendre sur la méthode d'évaluation du navire au jour et au lieu où l'aventure s'achève, et ils ont le choix<sup>2</sup> entre, d'une part l'évaluation de la valeur du navire à l'état sain, suivie des déductions du dispatcheur (coût des réparations particulières ou communes) pour obtenir la valeur nette réelle<sup>3</sup>, et d'autre part celle de sa valeur en état d'avaries.

Dans ces deux méthodes, le dispatcheur doit ajouter les dommages ou pertes qui ont été admises en avarie commune<sup>4</sup>.

Pour ces évaluations, il est tenu compte des transactions effectuées sur le marché de l'occasion ainsi que des valeurs de vente à la ferraille, à la même époque que celle de la fin du voyage et sur le même type de navire. Le dispatcheur peut toutefois reprendre cette évaluation s'il apparaît que le navire était pourvu d'équipements spéciaux ou encore s'il était en très bon état d'entretien.

Enfin, l'expert ne doit pas prendre en compte la valeur assurée du navire car celle-ci peut être différente de la valeur réelle. La valeur assurée du navire peut par exemple être différente si l'armateur ne l'a assuré que pour sa valeur après amortissement dans sa comptabilité<sup>5</sup>.

### **C. la contribution du fréteur**

Le fréteur ne doit contribuer qu'à la condition que le fret ne soit pas acquis à tout événement car autrement, le fret n'est pas un intérêt distinct du navire et de la marchandise, et s'incorpore directement à la valeur de la marchandise<sup>6</sup>.

Pour sa contribution, l'expert prend en considération le montant de ce fret prévu au contrat d'affrètement ou de transport. Quant à la loi française, son article 30 dispose que ce fret contribue pour les deux tiers de sa valeur.

Comme pour les autres intérêts, sa valeur admise en avarie commune doit lui être ajoutée.

---

<sup>1</sup> Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », la valeur des navires et l'avarie commune, p.110

<sup>2</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°484

<sup>3</sup> Règle XVII des Règles d'York et d'Anvers 2004

<sup>4</sup> Article 30 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>5</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°441

<sup>6</sup> Voir supra p.44

### §3 : la liquidation du règlement

La liquidation du règlement consiste à déterminer le taux de contribution de chacun des intérêts et de leur appliquer. Cette phase clôt la mise en œuvre du règlement d'avarie commune.

#### A. l'approche théorique

Après que l'expert répartiteur ait évalué la masse active et passive, il détermine le montant de la contribution de chacun des intéressés à l'avarie commune en faisant une répartition au marc le franc, c'est-à-dire proportionnellement à la valeur de leur intérêt respectif<sup>1</sup>.

Pour cela, il rapproche les valeurs des deux masses et détermine ainsi le taux de contribution d'avarie commune en pourcentage qui sera appliqué à chacun. Ce taux obtenu est très précis et s'obtient comme suit :

$$\frac{\text{MASSE PASSIVE}}{\text{MASSE ACTIVE}} = \text{TAUX DE CONTRIBUTION}$$

Puis, il régularise ces écritures en procédant soit au remboursement de l'excédant de provision versée à la réception des marchandises, soit en déclenchant une opération de recouvrement en cas d'insuffisance de celle-ci<sup>2</sup>. Il envoie pour cela à chaque intéressé simultanément un extrait de règlement d'avarie commune.

Notons une subtilité : si par exemple l'avarie commune a été déclarée par suite d'une inondation (pour éteindre un incendie), un conteneur endommagé à 80 % par cette extinction ne doit participer qu'à hauteur de 20 % de sa valeur saine.

Certaines situations peuvent toutefois mener à plus de difficultés. Il en est ainsi lorsque la cargaison n'a pas à contribuer pour sa totalité aux dépenses de l'acte car, le navire ayant desservi plusieurs ports au cours d'une rotation, toutes les marchandises ne sont pas intéressées pour une assistance qui s'est produite avant le premier port d'escale. Il en est également lorsqu'une même expédition a connu plusieurs actes d'avaries communes<sup>3</sup>. Dans ces hypothèses, le dispatcheur doit établir une procédure différente propre à chaque acte d'avarie commune, d'où plusieurs taux de contribution<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Article 38 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>2</sup> Zerhouni (M.), « les avaries communes au Maroc », Annales IMTM 2003 n°18, p.106

<sup>3</sup> Voir supra p.46

<sup>4</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, n°495



## B. l'approche concrète

Nous allons désormais illustrer l'étude de la liquidation du règlement par un exposé concret. Cet examen concerne une affaire récente dont nous a très aimablement permis d'étudier Monsieur Pierre Albertini. Les véritables noms sont remplacés par des lettres afin de garder l'anonymat des parties.

Dans les faits, le navire X appareille du port A à destination de celui de B, puis de celui de C. Respectivement destinées à ces deux ports, le navire a à son bord une cargaison de 7.324,780 tonnes de concentré de zinc en vrac, et une autre de 2.200 tonnes de farine de poissons en sacs. Au cours du voyage, le compresseur de la turbo-soufflante tombe accidentellement en panne. Le capitaine décide de ce fait de dérouter le navire sur le port D pour y effectuer les réparations nécessaires à la poursuite du voyage en toute sécurité.

Une fois le navire réparé, il rejoint son point de déroutement et fait route vers le port B et y décharge la cargaison de concentré de zinc destinée à ce port. Après que ce déchargement ait été achevé, un dégagement de fumée est constaté dans la cale où se situent 200 tonnes de farine de poisson. Le capitaine décide tous les moyens adéquats afin de stopper ce dégagement de fumée (injection de gaz carbonique à plusieurs reprises, fermeture de la cale...), mais cela ne suffit pas et décide enfin de faire inonder la cale. Le lendemain, le navire effectue un déhalage en vue de recharger la cargaison avariée.

A la suite de ces divers événements, les armateurs du navire ont ouvert une procédure d'avarie commune.

La cargaison de concentré de zinc destinée au port B, concernée uniquement par le premier événement puisqu'elle ne se trouvait plus à bord lorsque le second s'est produit, est livrée à ses destinataires contre la signature d'un *Lloyd's Average Bond* et la fourniture d'une garantie par les assureurs concernés. En revanche, le lot de farine de poisson en sacs destiné au port C est concerné par les deux événements. Cette marchandise est livrée aux mêmes conditions que la précédente.

Ces deux événements justifient chacun l'ouverture d'une procédure d'avarie commune. Notre analyse ne portera que sur la première procédure.

Lors de cet événement, le fait que le navire se soit dérouté sur le port D a été incontestablement une mesure dictée par la nécessité de préserver les propriétés engagées dans l'aventure contre un péril. Ce déroutement raisonnablement décidé constitue un acte d'avarie commune.

Le dispatcheur établit alors les deux masses :

- MASSE ACTIVE

- Dépenses des armateurs admises en avarie commune : frais de pilotage, frais de remorquage à l'entrée et à la sortie, taxes de douane, dépenses de quai pendant la durée des travaux de réparation, charges de port pendant la même période, amarrages et désamarrages, fourniture d'électricité (branchement du navire au circuit électrique nécessaire à la vie du bord et à la réparation), salaires et vivres de l'équipage<sup>1</sup> pendant cette période, combustibles et approvisionnements et frais divers.

---

<sup>1</sup> La Règle XI des Règles d'York et d'Anvers 1994 admettait les dépenses de salaires et d'entretien de l'équipage en avarie commune, Voir supra p.72

Le total de ces valeurs s'élève à USD 69.226,60. Ces dépenses sont majorées de la Commission d'Avance de Fonds<sup>1</sup> de 2 %, soit USD 890,22 et des intérêts<sup>2</sup> à 7 % l'an, soit USD 5.810,39.

Le montant de ces admissions est de USD 75.927,21.

- Compte de l'expert répartiteur : honoraires, frais et exécution du présent règlement : USD 8.960,00.

La valeur de la masse active s'élève à USD 85.129,81.

- MASSE PASSIVE

- Valeur contributive du navire : valeur vénale à l'état sain, soit USD 2.200.000, sous déduction des avaries particulières subies par le navire (coût des réparations de la turbo-soufflante), soit USD 43.968, diminuée de sa contribution au second évènement, soit USD 57.069,21. Sa valeur contributive est de USD 2.099.232,79.

- Valeur contributive de la cargaison : la valeur contributive du concentré de zinc est de USD 2.132.421,57 (valeur CAF), selon deux factures transmises, celle de farine de poisson est de 1.144.237,15 (valeur CAF), après minoration du montant de la contribution due au titre du second évènement. La cargaison contribue pour USD 3.276.658,72.

- le fret : selon la Charte Partie conclue relative à la cargaison de concentré de zinc, 5 % fret était en risque pour le fréteur, soit USD 11.353,41.

La masse passive représente USD 5.387.244,92.

Selon la formule précitée, le taux de contribution d'avarie commune est égal à  $85.129,81/5.387.244,92$ , soit un taux de 1,58021 %.

Ainsi, par l'application du taux de contribution de 1,58021 %, la valeur contributive de chaque intérêt de la communauté est déterminée afin que le règlement puisse être liquidé.

Notons par ailleurs que les valeurs obtenues ne correspondent que rarement aux contributions définitives exigées. En effet, l'expert-répartiteur surestimant quasi systématiquement le taux de contribution<sup>3</sup> afin de couvrir l'éventualité d'une estimation trop basse, il ne devra, souvent, que régulariser des écritures en procédant au remboursement des surplus de contributions provisoires versées par les réceptionnaires des marchandises.

Outre cette précision, il convient d'établir un tableau afin de constater la charge que représente le taux de contribution de 1,58021 % trouvé ci-dessus. Toutefois, les taux de contribution que supportent les intérêts sont généralement plus élevés que celui-ci.

---

<sup>1</sup> La Règle XX des Règles d'York et d'Anvers 1994 admettait que ces frais exposés pour obtenir les fonds soient admissibles en avarie commune à proportion de deux pour cent de leur valeur, Voir supra p.74

<sup>2</sup> La Règle XXI des Règles d'York et d'Anvers 1994 fixait un taux d'intérêt fixe de sept pour cent par an jusqu'à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date du dépôt de règlement, Voir supra p.75

<sup>3</sup> Voir supra p.61

	<b>VALEUR CONTRIBUTIVE USD</b>	<b>CONTRIBUTION USD</b>
<b>1) LE NAVIRE</b> Sur une valeur de..... Contribue pour.....	..... <b>2.099.232,79</b>	..... <b>33.172,30</b>
<b>2) LA CARGAISON</b> <b>a) concentré de zinc</b> Sur une valeur de..... Contribue pour..... <b>b) farine de poisson</b> Sur une valeur de..... Contribue pour.....	..... <b>2.132.421,57</b>  ..... <b>1.144.237,15</b>	..... <b>33.696,75</b>  ..... <b>18.081,35</b>
<b>3) LE FRET</b> <b>a) en risque</b> Sur une valeur de..... Contribue pour..... <b>b) solde (pour mémoire)</b>	..... <b>11.353,41</b>	..... <b>179,41</b>

Ainsi liquidé, le règlement d'avarie commune est réglé par un régime juridique qui lui est propre. Il sera ensuite clôturé définitivement.

## **CHAPITRE SECOND : LE RÉGIME JURIDIQUE DE LA DISPACHE**

L'accomplissement des règles techniques et formelles étudiées précédemment ne suffit pas à donner plein effet au règlement. Celui-ci doit encore répondre de certaines règles relatives au régime juridique qui lui est applicable.

Une fois mis en forme par l'expert-répartiteur, le règlement doit tout d'abord respecter un certain formalisme d'acceptation afin qu'il devienne effectif (Section 1). Puis, après avoir été appliqué à la communauté, le règlement ouvre à chaque partie le droit d'ester en justice contre l'intérêt qu'elle estime être responsable de l'avarie commune afin que toutes les contributions indûment versées soient remboursées (Section 2). Enfin, tous ces droits et actions doivent être exercés dans des délais propres à l'institution (Section 3).

### **Section 1 : l'exécution du règlement**

L'exécution du règlement constitue en principe la phase finale de l'avarie commune.

Une fois le règlement dûment établi, une dernière exigence est nécessaire : l'acceptation de l'intérêt concerné (§1). Toutefois, la législation française<sup>1</sup> semble prévoir que l'insolvabilité d'un des intérêts puisse perturber cette exécution (§2).

#### **§1 : l'acceptation du règlement**

Le règlement d'avarie commune n'a juridiquement qu'une valeur d'expertise. De ce fait, il est soumis à l'approbation de toutes les parties qui y sont intéressées.

Lorsque le règlement est accepté amiablement par tous, il prend alors la valeur juridique d'une convention. Qu'il ait été établi par des experts répartiteurs désignés à l'amiable, ou par le tribunal, le règlement est, la plupart du temps, réglé par les assureurs-corps et les assureurs-facultés.

Si un accord fait défaut, le décret du 19 janvier 1968 prévoit que le règlement est soumis à l'homologation du tribunal, à la requête de la partie la plus diligente<sup>2</sup>.

Dans ce cas, le tribunal examine le règlement et l'homologue s'il l'estime équitable et impartial. Le tribunal concerné par cette procédure est généralement, à l'instar du lieu de l'établissement du règlement, désigné par le titre de transport ou par le compromis d'avarie commune. A défaut d'une telle stipulation, la juridiction compétente est le tribunal de commerce ou le tribunal de grande instance du dernier port de déchargement, ou du port d'attache du navire si ce port est situé hors de France, conformément à la pratique instaurée en cas de désaccord des parties pour le choix de l'expert-répartiteur<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Article 38 de la loi du 7 juillet 1967

<sup>2</sup> Article 6 du décret du 19 janvier 1968

<sup>3</sup> Article 5 du décret du 19 janvier 1968

Il est toutefois rare en pratique que le règlement établi par un ou plusieurs dispatcheurs réputés pour leur sérieux ne soit pas exécuté à l'amiable. En cas de refus d'homologation, le tribunal désigne de nouveaux experts afin de recommencer cette dispatche.

Négligeant ces dispositions, maints auteurs ont prêché l'abolition de l'institution au motif qu'elle serait *abusive*.

Selon eux, la théorie de l'avarie commune est de nature à entraîner le relâchement de la vigilance car, certain que la charge du risque sera supportée par tous, l'armateur se préoccuperait moins de prévenir ou d'éviter le dommage. Certains détracteurs ont d'ailleurs écrit que cette pratique aboutissait « *à des situations où les plus aventuriers des armateurs peuvent s'enrichir sans grands risques et sans grands efforts sur le compte des chargeurs*<sup>1</sup> ».

Lorsque le capitaine prend une décision ouvrant droit à la contribution commune aux avaries, il engage les intéressés à l'expédition sur un pied d'égalité entre eux pour sauver la communauté d'un risque qu'il estime, dans le feu de l'action, ne pas être à la charge exclusive du transporteur. L'institution trouve ici son utilité car elle autorise le capitaine à engager des dépenses parfois très coûteuses qu'il aurait probablement hésité à engager s'il n'avait pas été certain qu'elles seraient réparties entre tous les intéressés. Les assureurs acceptent ces règles car si le capitaine ne prenait pas la mesure adéquate pour sauver l'expédition, les marchandises et le navire périraient et les conséquences financières seraient bien plus lourdes. Des auteurs ont ainsi vu dans ces dépenses engagées par le capitaine l'intention de faire supporter par la masse des chargeurs des dépenses imprévues qui surgissent en cours de voyage et qui devraient normalement incomber au navire seul. Certains accusent des capitaines, profitant de l'absence des intérêts-facultés, de prétendre à un danger imaginaire, d'exagérer un danger réel, ou même, dénoncent « *certain armateurs véreux*<sup>2</sup> » de ne plus faire preuve de *due diligence* pour mettre leur navire en état de navigabilité.

Accepter cette supposition reviendrait à refuser un principe de base du règlement d'avarie commune : « *s'il n'est pas accepté amiablement par toutes les parties intéressées, le règlement est soumis à l'homologation du tribunal à la requête de la partie la plus diligente* ». En conséquence, les réceptionnaires des marchandises, et les assureurs concernés, ont la possibilité de contester tant le principe que les chiffres du règlement d'avarie commune. S'il est contesté, ce règlement est soumis à l'homologation des tribunaux. En cas d'annulation, les contributions provisoires versées sont automatiquement rendues.

Et quand bien même ce règlement serait homologué, la Règle D et l'article 27 de la loi de 1967 prévoient que les propriétaires des marchandises disposent de voies de recours<sup>3</sup> contre le transporteur, ou contre tout autre propriétaire, afin de faire valoir leur contestation.

Mais pourquoi considérer que l'avarie commune n'intéresse que les armateurs et leurs assureurs ?

C'est volontairement oublier que la procédure d'avarie commune est parfois ouverte par un ou plusieurs intérêts-cargaison. Ce droit peut même leur être exclusif lorsque le sacrifice ouvrant droit à admission n'a porté que sur la cargaison.

Tous ces éléments nous conduisent à conclure que la crise de l'avarie commune n'est en fait que l'un des aspects de la lutte entre les armateurs et les chargeurs<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Parenthou, « une modeste contribution à l'étude du droit maritime », une vieille dame maltraitée, p.208

<sup>2</sup> Bokalli, « l'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime », DMF 1996, p.366

<sup>3</sup> Voir infra p.87

<sup>4</sup> Ripert, Droit maritime, n°2225

Enfin, une autre question peut légitimement se poser.

Si un réceptionnaire, qui n'est pas le propriétaire des marchandises (par exemple un transitaire) s'est engagé à contribuer, a-t-il de ce fait accepté le règlement personnellement, ou a-t-il agi pour le compte du véritable propriétaire ?

Un tel exemple a été jugé par la chambre commerciale de la Cour de cassation dans un arrêt en date du 8 février 1965 concernant le navire *Phoebé*<sup>1</sup>. Dans les faits, un transitaire, porteur d'un connaissement à ordre, signe un compromis d'avarie commune en son nom propre sans indiquer sa qualité de mandataire, et fournit les cautions nécessaires à la délivrance des marchandises qu'il doit réceptionner. Puis, lorsque le règlement prend effet, le propriétaire de la marchandise tombe en faillite et contraint de ce fait l'armateur à s'adresser directement au transitaire et à la caution par lui fournie. Celui-ci réfute alors toute acceptation personnelle à ce règlement.

Ce transitaire a-t-il accepté lui-même le règlement, ou l'a-t-il accepté pour le compte de son mandant ?

La Haute Cour a considéré que « *le réceptionnaire des marchandises était obligé, par la délivrance qui lui en a été faite, de contribuer aux frais d'avarie commune* ».

Afin de ne pas être tenu de cette obligation, le transitaire aurait dû signer le compromis au nom et pour le compte de son mandant, le destinataire réel, et fournir une caution de ce dernier.

Pour conclure, cet arrêt apporte à l'armateur une sécurité qui lui était absolument indispensable car il ne connaît que le chargeur et le réceptionnaire ; le premier étant celui qui remet la marchandise et signe le connaissement, le second celui qui la reçoit.

Le transporteur n'ayant à aucun moment à se préoccuper de savoir si le chargeur au départ, ou le réceptionnaire à l'arrivée sont ou non propriétaires, c'est aux transitaires qui savent pour qui ils agissent de prendre leurs précautions de désigner leur mandant, voire même de leur faire signer le compromis. Sinon, ils sont personnellement tenus des engagements qu'ils prennent sauf à exercer alors un recours contre leur mandant.

Mais un autre problème peut alors se poser au moment de l'exécution du règlement d'avarie commune : l'insolvabilité d'un des participants à l'aventure.

## **§2 : l'insolvabilité d'un intérêt**

Aux termes l'article 38 de la loi, en cas d'insolvabilité d'un des intérêts devant contribuer à l'avarie commune, la valeur de sa contribution est répartie entre tous les autres proportionnellement à leur valeur.

Cette répartition de l'insolvabilité d'un des intéressés à une procédure d'avarie commune paraît critiquable et ne se rencontre d'ailleurs pas dans les Règles d'York et d'Anvers, et rarement dans les législations nationales<sup>2</sup>.

Il peut d'abord être reproché à cette règle de compliquer et d'allonger la procédure de règlement. En pratique, cette insolvabilité n'apparaît souvent qu'au moment du règlement de la part contributive. Elle entraîne donc une nouvelle répartition afin de régulariser cette part manquante.

---

<sup>1</sup> Cass.com., 8 février 1965, navire « Phoebé », Lureau, DMF 1965, p.344

<sup>2</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°499

Puis, ce principe exonère en quelque sorte la responsabilité de l'intérêt qui est à l'origine de cette procédure. En effet, lorsque l'avarie commune a été déclarée par l'armateur, cette pratique l'exonère de la responsabilité que lui incombe l'article 41 du fait que la possibilité lui est donnée de refuser de délivrer les marchandises jusqu'au paiement de la contribution si l'ayant droit ne lui a pas versé une caution suffisante<sup>1</sup>. Dans ce cas, tous les intérêts cargaison peuvent rechercher la responsabilité délictuelle de l'armateur fondée sur la faute qu'il a commis en ne respectant pas l'article 41, et doit de ce fait rembourser, à tous, la contribution complémentaire qui leur a été exigée.

Si ce sont les chargeurs qui sont à l'origine de ce règlement, l'intérêt insolvable étant ici l'armateur débiteur d'une contribution, les chargeurs ont commis une faute pour ne pas avoir pris les précautions que peuvent leur assurer des mesures conservatoires. Outre le privilège dont ils disposent sur le navire, ils n'ont aucun recours pour se faire rembourser cette contribution supplémentaire.

Nous noterons également que l'article 38 in fine limite ce principe en précisant que la valeur de la contribution de l'intérêt insolvable est pour chaque intéressé la limite de son obligation.

Pour conclure, cette insolvabilité répercutée sur les autres intérêts engagés dans la même expédition ne nous semble pas réalisable car nous nous imaginons mal un dispatcheur réclamer une contribution supplémentaire à un petit intérêt se trouvant à l'autre bout du monde ayant déjà souffert d'une première répartition. Notons pareillement que cet article 38 n'est jamais utilisé dans la pratique.

## **Section 2 : les actions en restitution**

La loi française<sup>2</sup>, calquée sur la Règle D en l'ayant toutefois affinée, dispose que l'acte d'avarie commune causé par la faute de l'une des parties engagées dans l'expédition n'en dénature pas moins les effets. Cela se justifie car la faute n'est pas la cause des sacrifices mais la cause du péril, et ce n'est que le danger qui à son tour motive les sacrifices. Peu importe ici la cause du danger du moment qu'il existe.

Cette faute ayant provoqué l'avarie commune ouvre alors à celui qui est lésé un recours contre l'auteur de la faute.

Cette règle s'explique en pratique car lorsque le voyage se termine, les réceptionnaires font pression pour que leurs marchandises soient déchargées rapidement. Or, il est impossible de déterminer de telles responsabilités en peu de temps.

Une fois l'auteur de la faute désigné, tous les intérêts ont alors un droit de recours contre cet intérêt afin que les contributions qu'ils ont versées leur soient remboursées.

Il existe trois types de recours :

- le recours d'un intérêt-cargaison contre le transporteur (§1)
- le recours du transporteur contre un chargeur (§2)
- le recours d'un chargeur contre un autre chargeur (§3)

---

<sup>1</sup> Voir supra p.61

<sup>2</sup> Article 27 de la loi du 18 juin 1966

## §1 : le recours d'un intérêt-cargaison contre le transporteur

Le recours dont chaque intérêt-cargaison, qu'il soit chargeur ou réceptionnaire, dispose à l'encontre du transporteur est fondé sur le titre de transport, c'est-à-dire sur le connaissement ou la charte-partie. Ce recours tombe ainsi dans le vaste domaine de la responsabilité contractuelle du transporteur maritime.

La loi du 18 juin 1966 *sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes* et la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 *pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement* modifiée par les protocoles de 1968 et 1979 font peser sur le transporteur maritime une présomption de responsabilité. Cette présomption a pour effet de tenir le transporteur responsable de plein droit des dommages constatés à la livraison sans que le réceptionnaire n'ait à rapporter une quelconque faute du transporteur. Quant à ce dernier, il peut faire tomber cette présomption en établissant l'existence d'une des causes exonératoires admises par l'article 27 de la loi ou l'article 4.2 de la Convention, à condition qu'un lien de causalité existe entre la cause d'exonération et le dommage. Les cas exceptés dont peut se prévaloir le transporteur sont nombreux : l'innavigabilité du navire, les vices cachés du navire, les fautes nautiques...

Signalons toutefois pour mémoire que bien que l'action du destinataire contre le transporteur ait de tout temps été acceptée, celle du chargeur a été un temps menacée par la jurisprudence *Mercandia*<sup>1</sup>. Après la résistance de la Cour d'appel de Montpellier, l'assemblée plénière de la Cour de cassation a tôt fait de revenir au *statu quo ante*<sup>2</sup>.

Dans l'hypothèse d'un recours exercé par des propriétaires de marchandises fondé sur l'innavigabilité du navire<sup>3</sup>, le transporteur peut invoquer un cas excepté pour s'exonérer. Pour cela, il doit établir le caractère fortuit de l'innavigabilité en démontrant sa *due diligence*, ou diligence raisonnable, pour assurer la navigabilité de son navire. Les juges apprécient strictement ce cas excepté.

Il en a été jugé ainsi dans une décision importante de la Chambre des Lords<sup>4</sup>, en date du 7 décembre 1961, à propos du navire *The Muncaster Castle*. Dans les faits, ce navire avait été confié pour une visite annuelle d'entretien et de vérification à un chantier naval réputé. A l'occasion du contrôle de classification, tous les clapets de sécurité des dalots du navire furent vérifiés, mais les couvercles fermant le regard d'accès à d'eux d'entre eux furent mal replacés par le charpentier. Pendant le voyage, le navire est confronté au mauvais temps et des marchandises subissent des dommages par suite du desserrement des couvercles mal remis. Les chargeurs intentent alors une action en responsabilité contre le transporteur mais virent leurs prétentions rejetées par les premiers juges au motif qu'aucune faute ne pouvait être reprochée à l'armateur qui avait confié son navire à une excellente entreprise et auquel on ne pouvait imputer l'erreur du charpentier compétent. Ayant fait la preuve de sa *due diligence*, le transporteur ne pouvait être déclaré responsable de l'innavigabilité de son navire.

La Chambre des Lords infirme cette décision. Elle considère que le transporteur est responsable non seulement lorsqu'il n'a pas exercé toute la diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité, mais aussi quand l'absence de diligence est le fait d'une personne qu'il s'est substituée. En ce cas, si le transporteur est tenu responsable, il doit rembourser les contributions définitives versées par suite de la liquidation du règlement

---

<sup>1</sup> Cass.com., 25 juin 1985, navire « Mercandia », BT 1985, p.518

<sup>2</sup> Cass. Ass. plén., 26 décembre 1989, Arrêt « Mercandia II », DMF 1990, p.29

<sup>3</sup> Article 3.1 de la Convention de Bruxelles et l'article 21 de la loi du 16 juin 1966

<sup>4</sup> Chambre des Lords, 7 décembre 1961, navire « Muncaster Castle », DMF 1963, p.246



C'est avec une grande rigueur que la Chambre des Lords a apprécié ici la notion de diligence raisonnable, notion qui d'ailleurs est l'un des fondements du système établi par la Convention de Bruxelles.

Par ailleurs, il doit être précisé que cette obligation de due diligence ne semble pas devoir être étendue à tous les cas exceptés.

La Cour d'appel de Paris a également eu à juger une affaire concernant l'innavigabilité d'un navire, dans laquelle la problématique ne relevait pas d'éléments techniques, mais de qualité des parties à une telle voie de recours. Il s'agissait de l'affaire du navire *Aspilos* du 13 janvier 1988<sup>1</sup>.

La question qui s'est alors posée était de savoir si un recours en remboursement des contributions résultant d'un acte d'assistance pouvait être intenté contre une partie qui n'était ni propriétaire du navire ni propriétaire de la cargaison ?

Il s'agissait en fait de l'affrètement à temps qui était également frètement au voyage.

La Cour a jugé que cette action était recevable au motif qu'il n'est exigé ni par la Règle D ni par l'article 27 que la partie contre laquelle un recours pour faute est intenté ait été mise en cause dans la procédure de répartition des avaries communes ; l'affrètement à temps ayant conservé la gestion commerciale du navire.

Donc, le frètement ne s'étant pas assuré du bon état de navigabilité du navire avant la réalisation du chargement, il fut condamné à rembourser aux chargeurs leurs contributions indûment versées. Malgré cela, il dispose en sa qualité d'affrètement à temps d'un recours en garantie contre l'armateur-propriétaire du navire dont la faute prouvée est en relation directe avec le préjudice subi.

Si le recours établit la responsabilité du transporteur avant cette liquidation, la poursuite du règlement perd tout intérêt puisqu'il n'aura d'autre résultat que de faire apparaître une dette du transporteur au profit des propriétaires de la cargaison, alors que eux-mêmes en étaient débiteurs<sup>2</sup>.

La 2<sup>ème</sup> chambre civile de la Cour d'appel de Rouen, dans une affaire concernant la navire *Varanes*, a notamment jugé dans un arrêt du 4 octobre 1984 que « *l'innavigabilité du navire résultant de la faute des armateurs s'oppose à la qualification d'avarie commune et retire en conséquence tout fondement à l'action en paiement de la contribution incombant la cargaison*<sup>3</sup> ».

Par ailleurs, restant dans le cadre des textes applicables par le contrat de transport, le transporteur maritime peut toujours opposer à l'action en paiement des intérêts-cargaison les limites d'indemnisation dont il bénéficie, sauf cas de dol ou de faute inexcusable de sa part.

## **§2 : le recours du transporteur contre un chargeur**

A l'instar des recours ouverts aux intérêts-cargaison, l'action intentée par le transporteur contre un chargeur reste dans le cadre contractuel.

Le transporteur peut par exemple agir contre un chargeur en remboursement de la contribution qu'il a versée s'il prouve une faute du chargeur, et son lien avec l'acte d'avarie commune.

---

<sup>1</sup> CA Paris, 13 janvier 1988, navire « Aspilos », DMF 1988 p.395 & DMF 1989 p.174 n°114

<sup>2</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°505

<sup>3</sup> CA Rouen, 4 octobre 1984, navire « Varanes », DMF 1985 p.411

La loi française de 1966<sup>1</sup> et la Convention de Bruxelles amendée<sup>2</sup> font toutes deux obligations aux chargeurs d'être sincères dans leurs déclarations et disposent que l'inexactitude des mentions relatives à la marchandise inscrites au connaissement engage leur responsabilité. Prenons le cas de marchandises explosives faussement déclarées chargées en cale alors qu'elles auraient dû être en pontée par mesure de sécurité, ou encore celui de marchandises en vrac qui s'échauffent entre elles. Si ces marchandises venaient à provoquer un incendie de nature à mettre l'expédition en péril et nécessitant une mesure exceptionnelle du capitaine, l'armateur pourra, après avoir prouvé cette faute et son lien de causalité avec l'acte d'avarie commune, exercer un recours contre le chargeur fautif en remboursement de la contribution qui a été à sa charge.

Une action peut également être exercée par les chargeurs entre eux.

### **§3 : le recours d'un chargeur contre un autre chargeur**

Aucun contrat n'ayant été conclu entre eux, un chargeur ne peut intenter à l'égard un d'un ses pairs qu'une action en responsabilité civile extra-contractuelle dans le cas où le chargeur a commis une faute non intentionnelle d'imprudance ou de négligence<sup>3</sup>.

Cette action subordonne au chargeur qui exerce cette action d'une part, la preuve de l'existence d'une faute, soit l'acte générateur de l'avarie commune et d'autre part, celle de son préjudice, soit la contribution qu'il a versée par suite de cet acte d'avarie commune.

Si le réclamant arrive ainsi à prouver que l'avarie commune est due à la faute d'un chargeur, il pourra exercer une telle action en vue de se faire rembourser la contribution indue selon lui.

En pratique, de telles actions restent rares. Elles sont quasiment toujours le fait de l'armateur qui ajoute à sa propre réclamation celle des co-chargeurs<sup>4</sup>.

## **Section 3 : la prescription**

La prescription se définit comme l'extinction d'un droit fondée sur l'inaction prolongée de celui-ci. Une fois dépassée, ce délai de prescription a pour effet d'éteindre toute action susceptible de naître du fait initial.

En matière d'avarie commune, toutes les actions sont prescrites par cinq ans selon le droit français<sup>5</sup>. Ce délai de prescription est de 6 ans en Grande-Bretagne et court, dans l'un comme dans l'autre cas, à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée. Les Règles d'York et d'Anvers n'y faisaient pas allusion jusqu'à la Conférence de Vancouver. Elles contiennent désormais une Règle XXIII qui édicte une prescription de six années à compter de la date de la fin de l'aventure. Sous réserve qu'aucune autre prescription ne soit disposée de façon impérative par une loi nationale applicable, les droits des parties à l'avarie commune

---

<sup>1</sup> Article 19 de la loi du 16 juin 1966

<sup>2</sup> Article 4.5 de la Convention de Bruxelles

<sup>3</sup> Article 1383 C.civ.

<sup>4</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, Evénements de mer, n°505

<sup>5</sup> Article 40 de la loi du 7 juillet 1967

seront prescrits par une période d'une année à partir du dépôt du règlement d'avarie commune.

Le délai de prescription court à compter de la fin de l'expédition. Toutefois, toutes les actions découlant de l'avarie commune ne peuvent pas être intentées à partir de cette même date puisqu'elles découlent les unes des autres (§1). Le régime de la prescription a donc été modifié à deux reprises afin de régler séparément les droits des parties et toutes les actions susceptibles de naître de l'avarie commune (§2).

## **§1 : les limites du délai de prescription**

Alors que les prescriptions applicables en matière de transport maritime sont généralement l'application d'un contrat de transport, celles relatives aux avaries communes sont autonomes et trouvent leur fondement dans l'acte d'avarie commune.

Initialement<sup>1</sup>, les actions en déclaration d'avarie commune et celles en demande d'admission ne semblaient pas poser de difficultés puisqu'elles ne concernaient que des prétentions en indemnisation. Ces actions se situant chronologiquement au début du délai de cinq ans, alors seul applicable, elles n'étaient aucunement menacées par cette prescription. M. Parenthou avait toutefois exprimé l'hypothèse d'une demande d'admission faite au bout de quatre ans et trois cent soixante quatre jours à compter de la fin de l'expédition<sup>2</sup>. L'expert-répartiteur ne disposait plus alors que d'un seul jour pour dresser son règlement et l'action en paiement de la contribution se trouvait à son tour prescrite. Cet exemple caricatural montre bien les dangers que pouvait faire courir une telle prescription qui incombait à toutes les actions le même point de départ pour l'extinction de leur effet.

Plus alarmante était la situation des actions en homologation et en paiement de la contribution définitive. Ces deux actions découlant par nature des deux précédemment exercées, s'il s'avérait que l'expert-répartiteur ait été retardé dans son travail par la négligence des réceptionnaires dans la transmission de documents ou justificatifs (facture...) par lui réclamés, ou encore par la subordination de l'établissement des masses à la solution définitive d'autres questions comme la fixation d'une indemnité d'assistance, le délai de cinq ans paraissait indubitablement trop court. Ainsi, il ne restait guère de temps à l'armateur pour obtenir une homologation si le règlement n'avait pas été accepté amiablement<sup>3</sup>, ou pour intenter une action en paiement de la contribution au profit des créanciers de l'avarie commune. Le terme de la prescription quinquennale pouvait alors se produire avant que le règlement définitif ait pu être établi. Malgré cela, l'armateur pouvait toujours l'interrompre par une assignation, un commandement ou une saisie. Cette dernière paraissait toutefois impossible eu égard aux centaines voire milliers d'intérêts différents, dispersés dans divers pays, que compte une communauté.

Face à ces difficultés, les règles de la prescription ont été améliorées à deux reprises.

---

<sup>1</sup> C'est-à-dire avant que l'article 40 de la loi du 7 juillet 1967 ne soit supplanté par d'autres règles.

<sup>2</sup> Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », la procédure d'avarie commune, p.169

<sup>3</sup> Article 6 du décret du 19 janvier 1968

## §2 : les réactions

Ces situations préoccupantes ont conduit à deux interventions majeures.

Dans un premier temps, les dispatcheurs français ont déduit l'intérêt primordial qu'il y avait de fixer un délai beaucoup plus court pour présenter une demande d'admission en avarie commune ou pour fournir les documents justificatifs de la valeur du bien contribuable.

Ainsi, ils ont introduit dès 1975 dans les compromis d'avarie commune une fin de non-recevoir d'une durée d'une année suivant le jour de la livraison. Sous peine de forclusion, les réceptionnaires concernés devaient faire parvenir aux experts-répartiteur tous documents utiles à la justification de la valeur contributive de leurs marchandises, notamment en cas de pertes ou dommages (factures, rapports d'expertise...). Passé ce délai, les dispatcheurs fixaient ces valeurs contributives à partir des renseignements qu'ils possédaient et les réceptionnaires ne pouvaient par la suite contester cette estimation.

Cette fin de non-recevoir s'appliquait également aux demandes d'admission<sup>1</sup>.

La Règle E précise que le réceptionnaire de marchandises qui réclame une admission en avarie commune doit notifier sa réclamation par écrit au dispatcheur dans les douze mois de la date à laquelle a pris fin l'aventure maritime. Elle reprend ensuite les règles édictées ci-dessus concernant les effets de cette forclusion.

Dans un second temps, cette forclusion d'une année a été précisément reprise par la Règle XXIII de 2004. Ainsi, les parties ne peuvent exercer leurs droits découlant de l'avarie commune pendant une période d'une année mais cette fois, à partir de la date du dépôt du règlement d'avarie commune.

Passé ce délai, il reste théoriquement cinq ans à l'armateur et au dispatcheur pour faire prendre effet au règlement d'avarie commune. Mais la pratique montre que ce délai peut paraître quelques fois encore trop court. Une étude<sup>2</sup> montre notamment que la majorité des liquidations des règlements d'avarie commune se terminent au bout de neuf années.

Si l'expert répartiteur, diligent, s'aperçoit qu'il ne clôturera pas le règlement dans un délai permettant son exécution avant les six années de la prescription, il peut demander, ou le conseiller à l'armateur, de demander à chacun, dans l'intérêt de tous, de reconnaître le principe de sa dette contributive. Ce procédé a l'intérêt incontestable d'ouvrir un nouveau délai de six ans à partir de la reconnaissance de la dette.

Quant aux parties, il est prévu qu'elles peuvent déroger à cette prescription, dans le compromis, en la suspendant jusqu'au dépôt du règlement. Ce report de prescription est communément utilisé dans la pratique.

Les conférenciers sont également intervenus sur ce point, et il est désormais prévu que ces périodes pourront être étendues après la fin de la communauté à condition que les parties y aient expressément consenti.

---

<sup>1</sup> Parenthou, « Une modeste contribution à l'étude du droit maritime », la procédure d'avarie commune, p.169

<sup>2</sup> Auzon (J.-M.), Evénements de mer, 1998, Statistiques de 1994,  
<http://hydro.marseille.free.fr/cours/evmercou.pdf>

## Conclusion

L'avarie commune, spécifique au droit maritime, règlemente de façon juste la répartition financière, entre le navire et les biens à bord lors de l'évènement, des sacrifices résultant de mesures raisonnables volontairement prises pour sauver tous les biens en danger.

Pratiquée par les Phéniciens, l'avarie commune est désormais utilisée par toute la communauté maritime internationale. De la Mer de Beaufort à la Mer de Tasman, en passant par la Mer Méditerranée, il n'y est pratiquement aucune mer qui n'ait connu un navire en avarie commune. Principe de base de cet usage, l'équité a traversé toutes les époques de la navigation et est toujours restée le fil conducteur de cette institution.

Les nombreuses mutations de la navigation maritime ont prêté l'avarie commune à des controverses de nature aussi diverse qu'injustifiée. Maints auteurs ont voulu voir dans les évolutions démesurées du transport maritime, comme l'apparition du conteneur ou l'augmentation considérable de la taille des navires, l'amorce du déclin de l'institution. Certains ont avancé que les puissantes holdings et consortiums qui exploitent aujourd'hui d'immenses flottes ne devraient désormais supporter les aléas de la navigation qu'à leurs risques et périls<sup>1</sup>. Tant dans sa qualification que dans son application, au demeurant complexe, l'avarie commune ne serait plus adaptée à la navigation actuelle. Réfutant ces propos, l'avarie commune s'est adaptée sous toutes ses formes à l'évolution de la navigation. De plus, une telle suppression paraît peu probable dans la mesure où l'avarie commune conserve encore toute sa nécessité. Certes les navires sont de nos jours plus fiables que ce qu'ils étaient sous l'Empire romain, mais le transport maritime ne demeure-t-il pas le mode de transport le plus périlleux ?

Tout autant, les cas d'avarie commune restant au demeurant des cas exceptionnels, pourquoi ne serait-on pas conduit à appliquer à une situation d'exception des mesures ou des solutions d'exception<sup>2</sup>?

Tout au long de notre exposé, nous avons étudié tous les aspects essentiels de l'avarie commune en nous efforçant de placer cette institution antique dans son contexte le plus actuel. Pour preuve de son incontestable actualité, l'avarie commune vient très récemment d'être remodelée et améliorée afin de faire face aux nouvelles exigences de la communauté maritime internationale. De même, l'avarie commune est actuellement visée par le projet de la CNUDCI, intitulé *Projet d'instrument sur le transport international de marchandises par mer*, tendant à refondre le droit maritime international. Ce projet envisage d'intégrer dans cette Convention ambitieuse un chapitre entièrement consacré à la pratique des avaries communes. Deux sessions importantes devraient se tenir respectivement à Vienne en décembre 2004 et à New York en avril ou mai 2005<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Bokalli, « l'avarie commune : réflexion sur une institution traditionnelle du droit maritime », DMF 1996, p.361

<sup>2</sup> Parenthou, « une modeste contribution à l'étude du droit maritime », l'avarie commune et les conteneurs, p.27

<sup>3</sup> Delebecque (P.), « le point sur les travaux de la CNUDCI sur la future convention sur le transport multimodal transmaritime », INFO DROIT IMTM du 21 juin 2004

L'avarie commune a également hérité des technologies actuelles (informatique...) qui permettent notamment de parer un grand nombre de difficultés apparues avec cette évolution technologique.

Néanmoins, et en dépit de tout ce qui précède, nous constatons que les cas de déclaration d'avarie commune sont, de nos jours, beaucoup moins nombreux que par le passé. Dans la plupart des cas, lorsque les frais consécutifs à des évènements qui pourraient donner lieu à avarie commune ne sont pas trop élevés, les armateurs, en accord avec leurs propres assureurs-corps, choisissent de les garder à leur charge<sup>1</sup> afin d'éviter de déclencher une procédure coûteuse et d'indisposer leur clientèle. Ceci représente, à l'évidence, un avantage très appréciable pour les propriétaires de marchandises et pour les assureurs-facultés.

Il est aujourd'hui des projets de construction de navires porte-conteneurs de capacités monstrueuses. L'avarie commune s'est certes adaptée à toutes les formes de navigation apparues jusqu'à lors, mais en cas de déclaration en avarie commune d'un navire transportant 12 000, voire même 15 000 conteneurs, assisterons-nous à l'avènement d'une génération d'experts-répartiteur stakhanovistes ?

Gageons que ces derniers trouveront sans doute des outils adaptés à leur tâche non pas pour assurer la pérennité d'une vieille dame moribonde, mais pour perpétuer une institution en constante mutation. Le Doyen Rodière n'affirmait-il pas que « *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* ».

---

<sup>1</sup> Voir supra p.52

## Bibliographie

### Ouvrages généraux :

- **DE COURCY (A.)**, Questions de Droit Maritime, Cotillon (A.) et Cie, 1877
- **DESJARDINS (A.)**, Traité du droit commercial maritime, Tome quatrième, Durand (A.) et Pedone-Lauriel, Editeurs, librairie de la cour d'appel et de l'ordre des avocats, 1885
- **JURIS-CLASSEURS**, 1999
- **LAMY TRANSPORT**, Tome 2, Edition 2002
- **LEGIER (G.)**, Droit civil, les obligations, 16<sup>ème</sup> édition, Dalloz, p.152
- **LEXIQUE DES TERMES JURIDIQUES**, 11<sup>ème</sup> Edition Dalloz, 1998
- **REMOND-GOUILLOUD (M.)**, Droit maritime, Etudes internationales, N°2, Edition Pedone, 1998
- **RIPERT (G.)**, Droit maritime, Tome III, quatrième édition, Editions Rousseau et Cie, 1953
- **RODIERE (R.)** avec la collaboration de **LUREAU (P.)**, Traité général de droit maritime, Evènements de mer, Librairie Dalloz, 1972
- **RODIERE (R.)** et **DU PONTAVICE (E.)**, Droit maritime, Précis Dalloz, 12<sup>ème</sup> édition, 1997

### Ouvrages spéciaux :

- **BOIZARD (R.)** et **MANZITTI (F.)**, les Règles d'York et d'Anvers 1950, librairie générale de droit et de jurisprudence, 1951
- **CREMIEU (L.)**, De la notion de l'intérêt commun en matière d'avarie commune ; librairie générale de droit et de jurisprudence, 1911
- **DE SMET (R.)**, Traité théorique et pratique des assurances maritimes, Tome I, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1959
- **HARALAMBIDIS (T.)**, Des caractères distinctifs des avaries communes, 1924
- **LANDOLFINI (C.)**, Mémoire : les avaries communes, CDMT, 1987
- **LUREAU (P.)**, Commentaires des polices françaises d'assurances maritimes sur corps de navires, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1974
- **LUREAU (P.)** et **OLIVE (P.)**, Commentaires de la police française d'assurances maritimes sur facultés, deuxième édition, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1952
- **PARENTHOU (R.)**, Une modeste contribution à l'étude du droit maritime
- **PROCOS (J.S.)**, Les avaries et leur règlement dans les transports maritimes, préface de **Ripert**, librairie générale de droit et de jurisprudence, 1921
- **REBORA (J.-F.)**, préface **BONASSIES (P.)**, L'assistance maritime, Presses universitaires d'Aix-Marseille III, 2003
- **RODIERE (R.)** avec la collaboration de **LUREAU (P.)**, Assurances et ventes maritimes, Pierron (A.) et Latron (P.), Dalloz, 1983
- **VALIN**, Commentaires des lois maritimes

## Articles et doctrines :

- **A.F.D.M.** (Association française de droit maritime), les Règles d'York et d'Anvers 1994, DMF 1996, p.137
- **BOKALLI (V.-E.)**, l'avarie commune : réflexion critique sur une institution du droit maritime, DMF 1996, p.358
- **DELEBECQUE (P.)**, le projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer, DMF 2003, p.915
- **DU PONTAVICE (E.)**, les avaries communes, BT n°2046, 9 mars 1983, p.134
- **NDENDE (M.)**, la mutation des entreprises du secteur des transports maritimes, DMF 1992, p.467
- **PARENTHOU (R.)**, les nouvelles Règles d'York et d'Anvers, Revue « Scapel » de droit commercial, maritime, aérien et des transports 1995, p.106
- **PARENTHOU (R.)**, les problèmes d'avarie commune, Revue « Scapel » de droit commercial, maritime et aérien et des transports n°4, 2001, p.166
- **PIERRON (A.)**, Vers une réforme des Règles d'York et d'Anvers 1950, DMF 1971 p.451
- **PIERRON (A.)**, Convention de non-séparation, DMF 1970 p.196
- **PIERRON (A.)**, le compromis d'AC, DMF1976, p.579
- **PIERRON (A.)**, l'engagement des assureurs à contribuer à l'avarie commune, DMF 1977, p.375
- **PINEUS**, les Règles d'York et d'Anvers 1974, Droit européen des transports, 1974, p.391
- **RAY (J.-D.)**, Corrélation entre les Règles précédées de lettres et celles numérotées des Règles d'York et d'Anvers, DMF 1965, p.467
- **ZERHOUNI (M.)**, les avaries communes au Maroc, Annales IMTM 2003 n°18, p.106

## Sites internet :

- <http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/publication/parentho.doc> : **PARENTHOU (R.)**, Une modeste contribution à l'étude du droit maritime
- <http://www.legifrance.gouv.fr>
- <http://www.comitemaritime.org>
- <http://hydro.marseille.free.fr/cours/evmercou.pdf> : **Jean-Marie AUZON**, E.N.M.M. Marseille, 1998 : statistiques d'avaries communes (1994)
- <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/nept.pdf> : Revue Juridique NEPTUNUS

## Colloques :

- **DELEBECQUE (P.)**, « le point sur les travaux de la CNUDCI sur la future convention sur le transport multimodal transmaritime », **INFO DROIT IMTM** du 21 juin 2004
- **Maître OZ DE SYBEL** (Cabinet Bentleys, Stoke & Lowless ; Londres), « les Avaries communes », **CMA-CGM Marseille**, 1<sup>er</sup> décembre 2003



## **Entretiens :**

- **ALBERTINI Pierre**, Directeur de la société Navyclaim
- **AGDESTEIN Äsa**, Service juridique CMA-CGM Marseille
- **LATRON Pierre**, Président Honoraire de l'Association Française du Droit Maritime et membre titulaire du Comité Maritime International
- **NAJJAR Henri**, Avocat au barreau de Marseille
- **PETIT Brigitte**, Responsable du service facultés et recours de la société Navyclaim

## Tables des annexes

	Pages
▪ <b>Annexe 1 :</b> Comparatif entre les <b>Règles d'York et d'Anvers 1994</b> et les <b>Règles d'York et d'Anvers 2004</b> .....	98
▪ <b>Annexe 2 :</b> <b>Standard form of non-separation and forwarding agreement</b> ...	118
▪ <b>Annexe 3 :</b> <b>General Average Bond</b> avec en-tête.....	119
▪ <b>Annexe 4 :</b> <b>Compromis d'Avarie Commune</b> .....	120
▪ <b>Annexe 5 :</b> <b>General Average Bond</b> .....	122
▪ <b>Annexe 6 :</b> <b>Lloyd's Average Bond</b> .....	124
▪ <b>Annexe 7 :</b> <b>Lettre de garantie</b> .....	125
▪ <b>Annexe 8 :</b> <b>Average Guarantee</b> .....	126
▪ <b>Annexe 9 :</b> <b>Valuation form</b> .....	128

# Tables des matières

	Pages
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	1
<b>SOMMAIRE GENERAL</b> .....	2
<b>LISTE DES ABREVIATIONS</b> .....	3
<b>INTRODUCTION</b> .....	4
<b>PREMIÈRE PARTIE : UNE INSTITUTION SÉCULAIRE D'ACTUALITÉ</b> .....	8
<b>CHAPITRE I : une institution sans cesse renouvelée</b> .....	9
<b>Section 1 : les développements historiques</b> .....	9
<b>§1 : De l'antiquité</b> .....	10
A. le droit maritime romain.....	10
B. le Moyen Age.....	11
1) les Rôles d'Oléron.....	11
2) le Consulat de la mer.....	12
C. l'Ancien Régime.....	13
1) l'Ordonnance de la marine.....	13
2) le Code de commerce.....	14
<b>§2 : ...à la navigation moderne</b> .....	15
A. Vers une réglementation internationale.....	15
1) les Règles d'York et d'Anvers 1877 et 1890.....	16
2) les Règles d'York et d'Anvers 1924.....	17
B. une réglementation bonifiée.....	19
1) les Règles d'York et d'Anvers 1950.....	19
2) les Règles d'York et d'Anvers 1974.....	21
<b>Section 2 : les fondements juridiques</b> .....	24
<b>§1 : les concepts juridiques</b> .....	24
A. la gestion d'affaires.....	25
B. l'enrichissement sans cause.....	25
C. l'association d'intérêts.....	26
<b>§2 : les normes applicables</b> .....	28
A. la loi du 7 juillet 1967 et le décret du 19 janvier 1968.....	28
B. les Règles d'York et d'Anvers 1994.....	29
C. les nouvelles Règles d'York et d'Anvers 2004.....	31

**CHAPITRE II : la qualification d'une institution controversée.....34**

**Section 1 : les critères de qualification de l'avarie commune.....34**

§1 : le caractère exceptionnel du sacrifice ou de la dépense.....35

§2 : la volonté réfléchie du capitaine.....36

§3 : le caractère raisonnable.....37

§4 : Du péril imminent à l'hypothétique danger.....38

§5 : l'intérêt commun.....39

A. la détermination de la communauté d'intérêts.....40

1) le navire.....41

2) la cargaison.....41

- les intérêts qui ne contribuent pas alors qu'ils ont été sauvés et paradoxalement, qui perçoivent une contribution quand ils ont été sacrifiés.....42

- les intérêts qui n'ont pas droit à une contribution lorsqu'ils sont sacrifiés alors qu'ils contribuent quand ils sont sauvés.....42

3) le fret.....43

B. la durée de l'union d'intérêts.....44

**Section 2 : le rôle de l'assurance.....47**

§1 : l'avarie commune dans les polices d'assurance.....47

A. la police corps.....48

B. la police facultés.....49

§2 : les conflits potentiels d'intérêts.....51

A. les conflits.....51

1)entre l'armateur et les assureurs-corps.....51

2)entre l'armateur et les intérêts-cargaison.....52

B. une solution possible : la clause d'absorption.....52

**DEUXIÈME PARTIE : UNE INSTITUTION D'APPLICATION  
COMPLEXE.....55**

**CHAPITRE I : l'élaboration du règlement d'avarie commun : un  
travail fastidieux.....56**

**Section 1 : les prémices du règlement.....57**

§1 : les formalités.....57

A. la décision de déclaration d'avarie commune.....57

B. la nomination de l'expert-répartiteur.....58

C. le compromis d'avarie commune.....60

§2 : les garanties.....60

A. le droit de rétention.....60

B. contribution provisoire ou lettre de garantie.....61

<b>Section 2 : l'établissement du règlement</b> .....	62
§1 : la masse créancière ou active.....	63
A. les avaries-dommages.....	63
1) les dommages au navire.....	64
a. la détermination des dommages autres que les avaries particulières.....	64
• l'extinction d'un incendie à bord.....	64
• les dommages aux machines et chaudières.....	64
b. l'estimation de l'expert-répartiteur.....	65
• les réparations définitives.....	65
• les réparations provisoires.....	66
• les réparations impossibles.....	66
2) les dommages à la cargaison.....	67
a. la détermination des pertes ou dommages à la cargaison.....	67
- le jet à la mer.....	67
- déchargement dans un port de refuge..	68
b. l'estimation de l'expert-répartiteur.....	68
3) la perte de fret.....	70
B. les avaries-frais.....	71
1) les avaries-frais par nature.....	71
a. les frais d'assistance.....	71
b. les frais de relâche forcée.....	73
2) les dépenses substituées.....	74
3) les dépenses de règlement.....	74
§2 : la masse débitrice ou passive.....	75
A. la contribution des propriétaires de marchandises.....	75
B. la contribution du navire.....	77
C. la contribution du fréteur.....	78
§3 : la liquidation du règlement .....	79
A. l'approche théorique.....	79
B. l'approche concrète.....	80
 CHAPITRE II : le régime juridique de la dispache.....	 83
<b>Section 1 : l'exécution du règlement</b> .....	83
§1 : l'acceptation du règlement.....	83
§2 : l'insolvabilité d'un intérêt.....	85
<b>Section 2 : les actions en restitution</b> .....	86
§1 : le recours d'un intérêt-cargaison contre le transporteur.....	87
§2 : le recours du transporteur contre un chargeur.....	88
§3 : le recours d'un chargeur contre un autre chargeur.....	89

<b>Section 3 : la prescription</b> .....	89
§1 : les limites du délai de prescription.....	90
§2 : les réactions.....	91
<b>CONCLUSION</b> .....	92
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	94
<b>TABLE DES ANNEXES</b> .....	97
<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	129