

# INTRODUCTION

L'avarie commune est une ancienne forme de division des risques du transport maritime qui a émergé avec l'évolution du commerce.

Confrontées à un péril susceptible d'entraîner leur perte collective, les propriétés corps et cargaisons engagées dans une même aventure maritime, doivent supporter, à proportion de leurs valeurs finalement sauvées, les dépenses et les sacrifices exceptionnels raisonnablement encourus pour permettre leur salut. C'est le principe même de l'avarie commune qui repose sur le principe d'équité et de solidarité en mer.

Dans des situations de périls, il peut y avoir conflit d'intérêts puisque les propriétaires des marchandises jetées par dessus bord, par exemple, auraient préféré que le capitaine choisisse une autre alternative. L'émergence de l'avarie commune est due à ce conflit d'intérêts qui, ainsi, disparaît. En effet, le préjudice subi par les propriétaires des marchandises sacrifiées est partagé avec les propriétaires dont les marchandises n'ont pas été sacrifiées.

L'avarie commune a débuté au moment où la navigation la plus florissante s'effectuait en Méditerranée orientale. Une vingtaine de siècles plus tard, son corpus juridique s'est considérablement amplifié au point de constituer un ensemble de règles très conséquent.

Son concept remonte aux âges les plus anciens. Elle est apparue pour la première fois dans la Lex Rhodia de Jactu qui est connue par le texte du Digeste de Justinien<sup>1</sup> qui prévoit que : « *si le navire s'enfonce et ne réagit plus à la lame, s'il prend de l'eau, si trop lourdement chargé, il ne peut gagner de vitesse le pirate qui le poursuit, bref s'il est menacé d'un péril et que, pour s'en protéger, on décide de jeter une partie de sa cargaison à la mer, il faut que tous ceux qui sont sauvés participent au sacrifice* »<sup>2</sup>. Ce texte a introduit une procédure de contribution car les avaries communes les plus fréquentes dans l'antiquité étaient le jet à la mer de la marchandise pour alléger le navire, la coupure des mâts ou des

---

<sup>1</sup> Digeste, Livre XIV Titre 2, Fr 1.

<sup>2</sup> Jurisclasseur Transport Fasc. 1245 : avaries communes.

ancres ou tout acte pour le salut commun afin d'éviter que le navire coule par un danger de la mer.

Aussi, l'antiquité phénicienne avait déjà énoncé ce principe qui a été intégré, au fil du temps, par les législations des principales nations maritimes. Son application est demeurée strictement limitée au seul domaine maritime à l'exception de certains grands courants de navigation fluviale, notamment en Europe, sur le Rhin, la Moselle et autres fleuves allemands, belges et hollandais<sup>3</sup>.

Les réclamations devenant importantes de la part des intérêts marchandises et également de l'armateur pour les pertes non attribuables à sa faute, l'idée de rédiger un code international de l'avarie commune est née afin de surmonter les divergences apparues dans les différentes législations et pratiques nationales susceptibles de s'appliquer à un même voyage et donc à une même avarie commune<sup>4</sup>.

Ainsi, des tentatives pour créer une harmonisation internationale sous forme de Règles ou de Conventions ont vu le jour. La première tentative a été faite en 1860 sous les auspices de la *National Association for the Reform and Codification of the Law of Nations* qui a abouti à une série de conférences internationales, la première s'étant tenue à Glasgow en septembre de la même année.

Certaines résolutions, dont l'objectif était de créer une codification uniforme de l'avarie commune et son intégration dans les lois nationales, ont été adoptées.

Ainsi, un projet a été préparé et soumis à étude lors de la troisième conférence tenue à York en 1864. Les parties présentes se sont mises d'accord pour l'adoption de onze règles connues sous le nom « *Les Règles d'York* ». Il fut recommandé de les inclure dans les lois nationales, et dans l'attente de les incorporer dans les connaissements et les chartes-parties.

---

<sup>3</sup> Lamy Transport, tome II 2009 – 1278 – Avaries communes, la France excluant l'avarie commune excepté sur les fleuves frontaliers, les transports rhénans, les transports mosellans transfrontières ainsi que les transports fluvio-maritimes ; Convention de Budapest du 22 juin 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure en son art. 26 dispose que « *la présente Convention n'affecte pas l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit interne relatives au calcul du montant des dommages et des contributions obligatoires dans le cas d'une avarie commune* ».

<sup>4</sup> Afin de voir la répartition des causes d'avarie commune, se référer à l'annexe n° 1.

Les Règles d'York furent amendées lors de la Conférence d'Anvers en 1877 et une douzième Règle fut ajoutée, celles-ci devenant « *Les Règles d'York et d'Anvers* ». Elles furent largement incorporées dans les chartes-parties et les connaissements et de ce fait, l'idée de les intégrer dans le code maritime des lois nationales fut laissée au choix des pays concernés.

Lors d'une Conférence de la *National Association for the Reform and Codification of the law of Nations* tenue à Liverpool en 1890, six autres règles furent ajoutées pour devenir « *Les Règles d'York et d'Anvers de 1890* ».

Toutefois, avec l'évolution importante du commerce maritime, ces Règles sont devenues insuffisantes pour résoudre tous les problèmes, les dix-huit Règles ne couvrant que des cas spécifiques.

Ainsi, en 1924, après la première guerre mondiale, la Conférence de *l'International Law Association* tenue à Stockholm a révisé les Règles de 1890 et a adopté des règles de principes à caractères généraux pour s'appliquer dans les cas non couverts par les règles numérotées. Sept règles lettrées ont été adoptées (Règles A à G). Les principes généraux de ces règles et ceux spécifiques des règles numérotées ont été ainsi mis côte à côte sans réelle cohérence, créant des problèmes de compréhension quant à leur application.

Le premier cas sérieux fut évoqué dans l'affaire « MAKIS »<sup>5</sup>. Dans cette affaire, qui a eu un retentissant effet dans le monde maritime, un juge anglais a statué que les principes généraux évoqués par les règles lettrées devaient primer sur les règles numérotées traitant de cas particuliers. Aussi, a-t-il conclu qu'il ne pouvait y avoir admission en avarie commune sous l'effet d'une règle particulière traitant un cas spécifique à moins que cela ne soit couvert par les provisions des règles générales. Cette interprétation était contraire à l'intention des parties ayant rédigé les Règles de 1924. Un accord est donc intervenu pour s'opposer à cette décision, connu sous le nom du « *Makis Agreement* ».

En outre, les Règles de 1924 n'avaient pas obtenu l'accord des Etats-Unis. Une des raisons évoquées était que la Règle A donnait une interprétation restrictive quant à l'admission en avarie commune des sacrifices faits et des dépenses extraordinaires encourus, les limitant

---

<sup>5</sup> Vlassopoulos contre British & Foreign Marine Insurance Co, 1928 31 L1 Lloyd's Report 313.

aux seuls cas de salut commun. Cela était contraire à la loi nationale américaine qui les admettait en avarie commune quand ils étaient exposés pour la préservation et la continuation du voyage en toute sécurité et ce, sur le fondement de l'intérêt commun.

Ainsi, elles furent révisées en 1950 par le Comité Maritime International (CMI) qui a pris la suite de l'*International Law Association*. Il y a été ajoutée une nouvelle règle d'interprétation d'inspiration anglaise à la suite de l'affaire « MAKIS » et de la décision rendue à Londres par la Haute Cour de Justice. Cette Règle accorde dans son deuxième alinéa la primauté des règles numérotées sur les règles lettrées. Elle a été ajoutée en dépit des efforts déployés par les français et les pays latins pour faire adopter une solution plus juridique, plus logique, les principes généraux devant avoir priorité sur les cas spécifiques, ceux-ci ne constituant que des compléments et des précisions<sup>6</sup>.

Les Règles de 1950 ont subi d'autres amendements en 1974 par le CMI lors d'une Conférence à Hambourg et en juin 1990 lors d'une Conférence à Paris, où la Règle IV a été amendée à l'initiative de l'Organisation Maritime Internationale suite à la Convention Internationale d'Assistance de 1989 devenant « *Les Règles d'York et d'Anvers de 1974 amendées en 1990* »<sup>7</sup>.

En 1994, lors de la 35ème Conférence du CMI, qui s'est tenue à Sydney en octobre 1994, les Règles d'York et d'Anvers 1994 ont été adoptées.<sup>8</sup>

Une Règle Paramount, proposée par la délégation américaine avec le soutien de la délégation britannique, a été ajoutée suite à l'affaire « ALPHA » de 1991<sup>9</sup>. Etant donné que les règles numérotées primaient sur les règles lettrées, le caractère raisonnable évoqué par la Règle A s'effaçait devant les règles numérotées ne contenant pas toutes la condition du caractère raisonnable de la dépense ou du sacrifice exposé. Cette nouvelle Règle a été insérée pour mettre un frein à certains abus, primant sur toutes les autres et exprimant qu'en aucun cas un sacrifice ou une dépense ne sera admis en avarie commune s'il n'a pas eu un caractère

---

<sup>6</sup> Rodière, *Traité général de droit maritime, événements de mer*, p. 307 et s., 1972.

<sup>7</sup> R. Parenthou, *la Convention Internationale du 28 avril 1989 sur l'assistance et ses incidences sur l'avarie commune DMF 1990*, p. 459 et s.

<sup>8</sup> R. Parenthou, *Réflexions autour de l'avarie commune avant le « lifting » de 1994*, revue de Droit français commercial, maritime et fiscal, janvier à mars 1994, p. 23 et s..

<sup>9</sup> MYERSON, *The York-Antwerp Rules 1994 : The American experience at Sydney*, LMCLQ 1997, p. 379 ; 1991 2 Lloyd's Report p. 515 à 521 ; *Corfu Navigation Co. V. Mobil Shipping* 1991.

raisonnable. En principe, « *le caractère dominant des règles numérotées sur les règles lettrées sera supprimé chaque fois que la notion du caractère raisonnable de l'acte d'avarie commune sera en cause* »<sup>10</sup>.

Enfin, les derniers changements ont été apportés lors de la Conférence de Vancouver en 2004 après de vives critiques entre les partisans et les opposants au maintien de l'avarie commune.

Ainsi, comme nous l'avons vu, l'histoire de l'avarie commune a évolué depuis les premières Règles de 1864 jusqu'aux dernières Règles de 2004. Les cas se sont multipliés les premières années faisant évoluer la jurisprudence et modifier les Règles le plus souvent en faveur de l'armateur au détriment des intérêts marchandises par le biais du bénéfice commun, créant ce qu'on a appelé « *l'avarie commune artificielle* », excepté la dernière en date de 2004 qui est plus équilibrée.

Il est important de souligner que ces Règles n'ont pas un caractère de conventions internationales. Il s'agit d'une simple codification. Elles peuvent être imposées par des clauses spéciales ou contractuelles, principalement les connaissements<sup>11</sup>. De plus, l'insertion des Règles d'York et d'Anvers dans les connaissements et les chartes-parties constitue une pratique quasi universelle. Il suffit donc d'insérer la clause selon laquelle les avaries communes seront réglées suivant les Règles d'York et d'Anvers en précisant l'année. Cette clause a pour effet d'écarter l'application des règles du Code de commerce. Même s'il est habituel de renvoyer au texte le plus récent, ces Règles étant purement privées<sup>12</sup>, les parties peuvent choisir de faire référence à telle ou telle version.

Les pays nordiques<sup>13</sup> et la Chine<sup>14</sup> ont incorporé dans leur code maritime les Règles d'York et d'Anvers.

---

<sup>10</sup> R.Parenthou, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports : Les nouvelles Règles d'York et d'Anvers 1994.

<sup>11</sup> Goulandris Brothers Ltd. v. B. Goldman & Sons Ltd (1957) 2 Lloyd's report. 207 p. 213 et 214.

<sup>12</sup> Rodière et du Pontavice, Droit maritime, Dalloz, 1991, n°479.

<sup>13</sup> Hugo Tiberg, professeur de droit maritime à l'université de Göteborg, Chronique de droit maritime suédois 1994-1995, DMF 1996 n°560, mai 96.

<sup>14</sup> Louise Zhang, docteur en droit : Le Code maritime chinois ; DMF 1994 n°534 01-1994.

En droit français, la matière est régie par la loi du 7 juillet 1967<sup>15</sup> relative aux événements de mer, complétée par le décret du 19 janvier 1968<sup>16</sup>. Cette loi contient une réglementation précise des avaries communes mais ses dispositions ne sont pas d'ordre public. Elle ne s'impose qu' « à défaut de stipulations contraires des parties intéressées »<sup>17</sup>. Les parties peuvent choisir de les écarter au profit des Règles d'York et d'Anvers par une clause insérée au connaissement. Elles pourraient même supprimer la contribution aux avaries communes mais en pratique, elles ne le font jamais.

Le règlement d'avarie commune est une opération très complexe. Dans une expédition maritime, ce n'est parfois qu'après plusieurs années que le règlement sera établi. La théorie de l'avarie commune a fait l'objet de vives critiques. En effet, dans les années 1960-1970, de nombreuses critiques ont émané des pays en voie de développement qui reprochaient de permettre aux armateurs certains abus et des procédures trop longues et compliquées. Aujourd'hui, l'institution est acceptée par la totalité des pays maritimes et également par les pays socialistes<sup>18</sup>. Elle a conservé son utilité. Elle autorise des dépenses très coûteuses que le capitaine hésiterait à faire s'il ne savait pas qu'elles seraient réparties entre tous les intéressés.

Comme nous allons le voir tout au long de ce mémoire, l'analyse pratique et juridique de l'avarie commune est complexe.

Le dispacheur ou expert-répartiteur a une lourde tâche car sa mission consiste à collecter toutes les informations pour valoriser d'une manière impartiale et juridique la contribution de chacune des parties engagées dans l'aventure commune.

Ainsi, dans la première partie, nous aborderons l'analyse pratique de la mise en place de la déclaration d'avarie commune, les différentes étapes suivies depuis le début du voyage jusqu'à la délivrance des marchandises au port de déchargement final suite à une avarie commune, toute la documentation nécessaire à cette relâche et enfin l'élaboration de la dispache et son exécution.

---

<sup>15</sup> Annexe n°2.

<sup>16</sup> Loi 67-545 du 7 juillet 1967, art. 22 à 42 ; décret n°68-65 du 19 janvier 1968, art.3 à 6.

<sup>17</sup> Loi 67-545 du 7 juillet 1967, art. 22.

<sup>18</sup> Traité de droit maritime, Pierre Bonassies et Christian Scapel, n°532, 2006.

Dans la deuxième partie, nous nous pencherons sur l'étude juridique des Règles d'York et d'Anvers régissant l'avarie commune, leur interprétation à travers les textes et la jurisprudence et enfin, nous évoquerons les arguments des partisans de l'abolition de l'avarie commune et de ceux qui souhaitent son maintien.

## **PREMIERE PARTIE**

# **ANALYSE PRATIQUE DE LA MISE EN PLACE DE L'AVARIE COMMUNE**

# Chapitre I : Définition et caractères de l'avarie commune

## Section 1 : Définition

« 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 »<sup>19</sup>. Telle est la définition immuable donnée par la Règle A des Règles d'York et d'Anvers, propre au droit maritime et qui, bien que remontant à l'antiquité n'en reste pas moins d'actualité. En effet, malgré les progrès techniques, la navigation en mer reste une aventure périlleuse. De même, l'article 24 de 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 ».

La théorie des avaries communes est une exception à la règle « *res perit domino* » imputant au propriétaire la perte de la chose. L'avarie commune contraint navire et cargaison à participer ensemble à la dépense faite dans l'intérêt de tous.

Il s'agit, en fait, d'un mécanisme de répartition, entre le navire et les biens chargés à bord au moment de l'événement, des conséquences financières résultant d'une dépense ou d'un sacrifice fait pour sauver l'ensemble de l'expédition.

Ainsi, lorsqu'un incendie menace gravement le sort de l'expédition, le capitaine, pour la sauver, va être amené à prendre des mesures appropriées par exemple en inondant les cales pour éteindre l'incendie, en jetant à la mer des marchandises, en faisant échouer le navire. Les dommages subis par le navire et les marchandises du fait de ces mesures vont faire l'objet d'un régime spécial de répartition et vont donner lieu à une contribution due par l'ensemble de tous les intéressés à l'expédition en proportion de leurs intérêts sauvés.

---

<sup>19</sup> CA de Versailles du 15 janvier 2009, BTL n°3257 du 2 février 2009, p. 76 et 77.

Bonnecase définit l'avarie commune comme « *le dommage ou la dépense émanant de la libre volonté du capitaine et destiné à écarter un danger sérieux de perte, soit totale, soit partielle, qui paraissait menacer l'ensemble du navire et de la cargaison*<sup>20</sup> ».

Les avaries communes se distinguent des avaries particulières par la communauté d'intérêts qui conduit à prendre telle mesure et oblige les deux parties à contribuer aux pertes qui en résultent. Les avaries particulières, elles, ne sont pas ordonnées par le capitaine mais tiennent soit à la faute soit à un événement de force majeure et ce sont les conventions internationales qui s'appliqueront sachant que « *sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes*<sup>21</sup> ». Afin de pouvoir distinguer l'avarie commune de l'avarie particulière, il faut rechercher la cause de l'acte dont résulte l'avarie.

Selon la doctrine traditionnelle, on peut retenir<sup>22</sup> quatre éléments de l'avarie commune<sup>22</sup>:

- sacrifice ou dépense extraordinaire ;
- qui doit être volontaire et raisonnable ;
- contre un péril ;
- pour le salut ou le bénéfice commun.

En revanche, le caractère unilatéral de la décision, le résultat de l'acte ainsi que la faute de l'un des participants sont sans incidence sur l'avarie commune, il y aura donc quand même admission en avarie commune.

Toutefois, la Règle Paramount des Règles d'York et d'Anvers de 1994 a confirmé que, pour qu'il y ait admission en avarie commune, il fallait que le sacrifice ou la dépense ait un caractère raisonnable.

Lorsqu'un acte volontaire répond à ces quatre conditions, l'avarie est commune. Mais dans le cas où ces conditions ne sont pas réunies, l'avarie sera particulière.

---

<sup>20</sup> Bonnecase, J, Traité de Droit Commercial Maritime, Sirey 1923.

<sup>21</sup> Loi 67-545 du 7 juillet 1967, art. 23.

<sup>22</sup> CA Aix en Provence, 2ème ch.com 13 mars 2002 n°98/14032, Blue Shire Marine contre Mutuelle du Mans Lamyline. ; Loi 67-545 du 7 juillet 1967, art. 24 ; Martine Rémond-Gouilloud, Droit Maritime, 2. Ed, Editions A. Pedone, Paris, 1993 au paragraphe 703.

Pendant longtemps, l'acte du capitaine devait avoir un résultat utile pour qu'il y ait avarie commune. Il n'y avait contribution que si quelque chose était sauvée. De nombreux auteurs estimaient que le résultat utile de l'action était une condition d'existence de l'avarie commune<sup>23</sup>. Alors même que cela ne figure plus dans aucun texte, les tribunaux l'ont souvent appliqué. En effet, une décision récente en fait expressément référence<sup>24</sup>. Toutefois, le résultat utile n'intervient que comme une condition d'existence de la contribution et non comme une condition d'existence de l'action<sup>25</sup>. D'autres auteurs, au contraire, pensent qu'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, quelque soit le résultat. La Règle A, citée ci-dessus, n'indique pas que l'acte du capitaine doit avoir un résultat utile. La loi française de 1967 n'exige pas davantage cette condition.

Toutefois, on ne parlera d'avarie commune que lorsque le navire n'est pas complètement perdu. Pour qu'il y ait contribution d'avarie commune, il faut que l'acte du capitaine ait eu pour résultat de sauver partiellement ou totalement le navire et la cargaison<sup>26</sup>.

## **Section 2 : Caractères de l'avarie commune**

### **A. Le sacrifice ou la dépense extraordinaire**

L'acte d'avarie commune peut se caractériser par un sacrifice ou par une dépense extraordinaire.

Ainsi, les frais ordinaires exposés par le transporteur ou l'armateur dans l'accomplissement du contrat de transport n'entrent pas en avarie commune. En effet, prenons l'exemple de la Règle VII concernant l'avarie aux machines. Elle fait une distinction entre les dommages aux machines d'un navire échoué et d'un navire à flot. Si les machines sont endommagées lors d'une tentative de renflouement du navire, les frais seront admis en avarie

---

<sup>23</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer n°324, 1972.

<sup>24</sup> CA Rouen, 2ème ch.civ. 19 novembre 1998, BTL 1999 p. 350 approuvé par Cass.com du 29 mai 2001 n°99-10.752, Lamyline.

<sup>25</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer n°324, 1972.

<sup>26</sup> Art. 703 HGB ; Loi 67-545 du 7 juillet 1967, art. 26.

commune dans la mesure où cette décision procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun. En revanche, si les machines ont été endommagées alors que le navire était à flot, les frais seront exclus. Il s'agira, dans ce cas, d'une avarie particulière à la charge de l'armateur.

Les Règles d'York et d'Anvers ainsi que la loi française exigent que l'initiative du capitaine soit prise dans des circonstances exceptionnelles. Par conséquent, la dépense ou le sacrifice qui n'est que la conséquence de mesures ordinaires prises dans le cadre des obligations incombant au transporteur au titre du contrat de transport, n'est donc pas admis en avarie commune.

## B. Le caractère volontaire, intentionnel et raisonnable de l'acte

Afin d'être constitutif d'une avarie commune, le sacrifice ou la dépense doit résulter d'un acte volontaire du capitaine pour le salut commun.

Les biens ne peuvent être sacrifiés si, au moment du sauvetage, ils ont déjà été perdus ou endommagés. La Règle IV illustre ce principe. Elle concerne le coupement des débris : *« la perte ou le dommage éprouvé en coupant des débris ou des parties du navire qui ont été enlevés ou sont effectivement perdus par accident, ne sera pas bonifié en avarie commune. »*

De même, un incendie dans une cale n'est pas en lui-même constitutif d'une avarie commune. Pour qu'il le soit, le capitaine doit, par exemple, sacrifier des marchandises saines afin d'éviter la propagation rapide des flammes<sup>27</sup>. Il s'agit là d'un acte volontaire fait par le capitaine pour le salut commun.

Cependant, jusqu'en 1873, les dispatcheurs anglais considéraient que les dommages causés à la cargaison par l'eau n'étaient pas admissibles en avarie commune dans la mesure où le capitaine, en inondant la cale, n'avait pas l'intention d'endommager la marchandise, son intention première étant d'éteindre l'incendie qui s'est déclaré. De plus, contrairement à un jet à la mer, aucun lot de marchandise n'était spécifiquement sélectionné pour être sacrifié. Ce type de dommage était classé dans la catégorie des avaries particulières. Après pression des

---

<sup>27</sup> CA Rouen, 2ème ch.civ. 19 novembre 1998, BTL 1999, p. 350 confirmé par Cass. com du 29 mai 2001 n°99-10.752, Lamyline.

juges anglais, l'association des dispatcheurs a changé de position et a estimé ensuite que les dommages causés au navire et à la cargaison par l'eau en vue d'éteindre un incendie donnaient lieu à contribution. Ceci semble plus équitable, la marchandise inondée, ayant été endommagée pour sauver le reste de la cargaison et du navire, doit être compensée par ces derniers.

L'avarie des machines est habituellement une avarie particulière. Mais si les réparations entreprises en pleine mer pour permettre au navire de rejoindre le port de destination n'entrent pas dans les prévisions des Règles d'York et d'Anvers, une aggravation des conditions météorologiques justifie la décision du capitaine de gagner, pour le salut commun, un port de refuge. Les dépenses engagées pour cette partie du voyage doivent dès lors être admises en avarie commune<sup>28</sup>.

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

En revanche, lorsqu'un abordage a lieu à la suite d'une fausse manœuvre ou qu'un transporteur a mal arrimé la cargaison, ou encore qu'un navire perd son hélice ou son gouvernail, il y a faute du transporteur ou cas fortuit. Ce sont des avaries particulières du fait qu'il n'y a pas eu à son origine l'intention ou la volonté délibérée du capitaine.

Seul un acte intentionnel peut engendrer l'avarie commune. Ce qui est intentionnel, ce n'est pas le dommage lui-même mais l'acte qui le cause. En effet, nul ne veut que le dommage se produise mais l'acte dont le dommage résulte doit être effectivement voulu. Par exemple, un capitaine sait que l'eau répandue sur les marchandises va les abîmer. Ce n'est pas le dommage qui est recherché mais seulement l'extinction de l'incendie.

Un acte intentionnel est nécessaire. Cette condition est très explicite. En effet, la Règle A dispose que le « *sacrifice ou la dépense doit avoir été fait ou encouru intentionnellement...* ». Or, le sacrifice se définit comme « *l'offrande caractérisée par la*

---

<sup>28</sup> CA Aix en Provence, 2ème ch.com 13 mars 2002 n°98/14032, Blue Shire Marine contre Mutuelle du Mans Lamyline.

*destruction ou l'abandon volontaire de la chose offerte*<sup>29</sup>». L'intention de l'acte est essentielle. Il ne peut en être différemment car le dommage fortuit pèse sur celui qui le subit.

Le capitaine est-il la seule personne à prendre la décision de l'acte volontaire ? L'acte était généralement ordonné par le capitaine, gérant des intérêts communs et représentant tous les intérêts engagés dans l'expédition ou par d'autres officiers à bord du navire. En revanche, en Grande-Bretagne, un acte d'avarie commune peut être ordonné par un étranger à l'aventure commune. Originellement aux Etats-Unis, seul l'armateur, le capitaine ou quelqu'un sous son autorité pouvait ordonner l'acte d'avarie commune et donc décider de sacrifier l'un d'eux. Maintenant, les tiers sont autorisés à le faire à condition que leur ordre ait été accepté par le capitaine. En France, le capitaine peut, seul, ordonner l'acte. En effet, l'article 25 de la loi française affirme que « *les sacrifices et les dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine* » alors que les Règles d'York et d'Anvers n'indiquent pas la façon selon laquelle la décision doit être prise<sup>30</sup>.

Le Code de commerce exigeait du capitaine des délibérations motivées<sup>31</sup> ou l'avis des principaux de l'équipage<sup>32</sup>. En effet, auparavant, lorsque ceux-ci embarquaient avec leurs marchandises, il était normal de recueillir leur avis avant de jeter leur cargaison par-dessus bord. Mais le capitaine prenait tout de même seul la décision. La réforme de 1967 a donc supprimé cette formalité.

De plus, l'acte du capitaine doit avoir un caractère raisonnable. En effet, la Règle Paramount prévoit « *qu'une admission en avarie commune ne pourra être en aucun cas prononcée pour un sacrifice ou une dépense qui n'a pas été raisonnablement consenti* ». On peut penser que la situation de péril dans laquelle se trouve le navire peut aider dans l'appréciation du caractère raisonnable de l'acte par les tribunaux. Ainsi, la décision prise en urgence par le capitaine sera présumée être raisonnable jusqu'à preuve contraire.

Ce caractère raisonnable est apprécié subjectivement. Le sacrifice doit avoir été fait de manière raisonnable, sans abus. Le capitaine doit agir de façon réfléchie.

---

<sup>29</sup> Dictionnaire Petit Robert.

<sup>30</sup> Rodière et du Pontavice, Droit maritime, 12ème édition 1997, n°481.

<sup>31</sup> C.com, ancien, art. 400.

<sup>32</sup> C.com, ancien, art. 410.

## C. Le danger couru par l'expédition

Il n'y a pas avarie commune sans danger couru par l'expédition. Il doit y avoir un péril. Mais, on n'exige pas que le danger soit imminent<sup>33</sup>. Il doit tout de même être réel et important. Toute mesure prise raisonnablement par le capitaine pour éviter un péril futur, voire éventuel, peut être classée en avarie commune.

L'avarie commune est admise dès lors que le capitaine a de sérieuses raisons de penser que le navire est en danger de telle sorte que la décision prise paraît raisonnable. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence a pris en compte le péril sérieux auquel était exposée l'expédition, le navire qui avait perdu une grande partie de sa force propulsive rencontrant une dégradation du temps.<sup>34</sup>

Le naufrage de l' « AMOCO-CADIZ » est un exemple intéressant. Si le navire est en panne de gouvernail, sa perte ne semble pas inéluctable. Mais, la prudence commande de ne pas attendre qu'elle le devienne pour décider qu'il soit aidé. Le capitaine doit prendre une décision et sa réaction est naturellement subjective<sup>35</sup>.

Il convient donc de faire une distinction entre la réalité ou l'imminence du danger et le caractère préventif de la mesure prise.

Ainsi, la Cour d'appel de Versailles a admis le caractère de péril et l'admission en avarie commune dans son attendu : « *Attendu que le navire « ANNA MARIA H » était en péril lorsque, ayant doublé le cap de Bonne Espérance, il s'est trouvé à la dérive, en panne de moteur principal ; qu'à ce moment, la condition du péril des propriétés engagées dans l'aventure maritime commune était bien remplie*<sup>36</sup> ». Toutefois, si le capitaine décide, par prudence, de trouver un refuge pour son navire alors qu'il est en bon état de marche, pour éviter un cyclone qui se rapproche, cela n'entrera pas dans le cadre de l'avarie commune. De

---

<sup>33</sup> Ripert, Droit maritime, Tome II : Rousseau 1952 n°2268 ; Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, p. 349, 1972.

<sup>34</sup> CA Aix en Provence, 2ème ch.com 13 mars 2002, n°98/14092, Blue Shire Marine contre Mutuelle du Mans Lamyline.

<sup>35</sup> Jurisclasseur Transport, Fasc. 1245 ; Avaries communes : péril et salut n°44.

<sup>36</sup> CA de Versailles du 15 janvier 2009, BTL n°3257 du 2 février 2009, p. 76 et 77.

même, le déroutement d'un navire, pris par prudence pour éviter une tempête, ne justifie pas une avarie commune.

D'un point de vue historique, les anglais considéraient que le navire devait être en danger immédiat pour déclarer l'avarie commune.

Certains auteurs considèrent que le capitaine doit se trouver face à un danger imminent afin qu'il puisse entreprendre des sacrifices entrant en avarie commune. C'est la position qu'a prise la Cour d'Appel de Rouen le 19 novembre 1998<sup>37</sup>. Elle a estimé en effet que l'imminence du péril est une condition de la mise en œuvre de l'avarie commune. En revanche, cette exigence n'est pas retrouvée dans les Règles d'York et d'Anvers, ni dans la loi française.

D'autres auteurs, au contraire, ne considèrent pas l'imminence du danger pour se prévaloir de l'avarie commune<sup>38</sup>.

La Règle A parle d'un sacrifice fait ou d'une dépense encourue pour le salut commun dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure commune. L'enjeu du *Makis Agreement* et de la Règle d'interprétation a été de dépasser cette condition pour faire admettre certaines contributions dans la seule hypothèse du bénéfice commun, ce qui conduit à l'avarie commune « artificielle »<sup>39</sup>.

Le droit maritime admet que les dommages ou dépenses résultant d'une faute du capitaine, du transporteur ou du chargeur sont admis en avarie commune quand il y a péril, l'objectif de l'avarie commune étant de garantir l'expédition maritime. Une fois l'incident réglé, une action en restitution est possible. Le chargeur pourra demander restitution versée à l'armateur ou au chargeur en faute.

La notion de péril et celle de dépense extraordinaire doivent coexister pour qualifier le sacrifice ou la dépense d'avarie commune.

---

<sup>37</sup> CA Rouen, 2ème ch. civ, 19 novembre 1998, BTL 1999, p. 350, DMF 1999, p. 431.

<sup>38</sup> Chauveau P., D 1963, p. 374, Parenthou R. Revue Scapel 1987 p. 2 ; Rodière R. Traité général de droit maritime, événements de mer n°322, 1972 ; CA des Etats-Unis du 5 janvier 1981 : Eagle Terminal Tankers Inc contre Ingosstrakh n°279, dossier 80-7498.

<sup>39</sup> L.J Burglass, Marine insurance and general average, 1981, p. 182.

## D. L'intérêt commun (*common benefit*)

La loi française considère que, pour être admis en avarie commune, il faut que les circonstances restent proches du salut commun (*common safety*).

Le sacrifice des biens faits et/ou les dépenses extraordinaires engagées, alors que le navire et la marchandise se trouvent en péril, doivent être réalisés pour le salut commun. La loi anglaise et la pratique internationale ne reconnaissaient que cette catégorie d'avarie commune. Toutefois, la jurisprudence a évolué pour inclure l'intérêt commun (*common benefit*) suite à la pression des juges anglais depuis l'affaire « MAKIS ».

En effet, dès que le navire se trouve dans un port de refuge, les dépenses nécessaires permettant au navire de continuer en toute sécurité le voyage sont admises en avarie commune, tels que les frais de déchargement et rechargement des marchandises pour procéder aux réparations, les frais de port, les réparations temporaires, les salaires et périodes d'attente au port de refuge<sup>40</sup>. Ces dépenses ainsi exposées sont faites dans l'intérêt commun.

Ainsi, la Cour d'appel d'Aix en Provence a considéré comme avarie commune « *toutes dépenses faites dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison, même en dehors du cas du péril imminent*<sup>41</sup> ».

De même, la Cour d'appel de Rennes a fait application du droit de l'assistance et de l'avarie commune alors qu'il n'apparaissait pas que le navire « KALKAS » eût été en péril certain de faire naufrage<sup>42</sup>.

L'action doit être faite pour la sécurité commune dans le but de sauver l'expédition et non dans l'intérêt d'une seule partie.

---

<sup>40</sup> Cela du moins jusqu'en 1994, les Règles de 2004 ayant écarté les salaires et provisions de l'équipage pendant la période d'attente au port de refuge.

<sup>41</sup> CA Aix en Provence, 10 décembre 1976, navire TERPANDROS, DMF 1978, p. 207.

<sup>42</sup> CA Rennes du 18 octobre 1971, DMF 1972, p. 337.

Seuls les intérêts engagés dans l'expédition maritime, au moment où la décision d'avarie commune est prise, sont appelés à contribuer. Cette règle est appliquée avec souplesse puisque des marchandises débarquées temporairement y contribueront.

A titre d'exemple, si une violente tempête oblige le capitaine à jeter à la mer la cargaison arrimée en pontée afin de rétablir la stabilité du navire et sauver l'expédition, il y a acte d'avarie commune. Le navire et le reste de la cargaison doivent contribuer puisque l'acte du capitaine a été accompli sous l'effet du danger commun et dans l'intérêt de l'ensemble de l'expédition.

*« L'acte d'avarie commune résulte d'un événement en face duquel il importe de rechercher avant tout le salut commun quelle que soit la cause première de la situation dans laquelle se trouvent le navire et la cargaison, que cette cause provienne d'un accident, d'une faute ou d'un vice propre »<sup>43</sup>.*

Trois conditions doivent être remplies :

- Les intérêts doivent appartenir à des propriétaires différents car une même personne ne peut pas contribuer pour elle-même à moins que ces valeurs ne soient assurées auprès d'assureurs différents ;
- Seuls les intérêts se trouvant à bord du navire au moment de l'acte volontaire du capitaine sont pris en compte dans l'avarie commune ;
- Tous les intérêts doivent être en danger. Dans le cas contraire, il y aura avarie particulière.

En effet, supposons qu'un navire transporte des marchandises réfrigérées et que les machines frigorifiques tombent en panne, le capitaine est obligé de prendre la décision de se rendre au port le plus proche pour faire les réparations. Dans un tel cas, la menace de dommage est limitée aux marchandises réfrigérées seulement. Concernant

---

<sup>43</sup> Sentence CAMP du 9 juillet 1976, DMF 1976, p. 765.

le navire et le reste des marchandises à bord, il n'y a aucun danger. Par conséquent, ce déroutement au port ne sera pas déclaré en avarie commune. Il y aura avarie particulière supportée par les propriétaires des marchandises réfrigérées et/ou leurs assureurs facultés qui pourraient se retourner contre le transporteur maritime s'il s'avère qu'il a commis une faute.

Il est fréquent que, lors d'un même événement, certaines mesures soient prises dans l'intérêt de tous alors que d'autres ne le sont que dans l'intérêt de certains. Il appartient alors à l'expert d'effectuer la répartition nécessaire.

En outre, l'avarie commune fait naître une obligation de paiement à plusieurs personnes qui ne sont pas responsables du dommage ou de la dépense et sans que leur consentement ne leur ait été demandé. Mais, on peut considérer qu'elles ont tiré profit de ce sacrifice, de cette dépense. Ainsi, si le propriétaire du navire paie pour une assistance qui profite à tous, il est normal qu'il soit remboursé par ceux à qui elle profite.

# Chapitre II : Mise en place de l'avarie commune

Diverses formalités doivent être accomplies afin de mettre en œuvre la procédure d'avarie commune.

## Section 1 : La déclaration d'avarie commune

L'avarie commune est juridiquement constituée dès lors que toutes les conditions citées précédemment sont remplies. Dans ce cas, le capitaine doit en aviser l'armateur. Il appartient à ce dernier de déclencher ou non la procédure d'avarie commune. Elle intervient, généralement, à la fin du voyage avant la livraison de la marchandise aux destinataires. Dans certains pays, il faut faire une déclaration formelle d'avarie commune. Elle doit être notifiée dans les plus brefs délais aux propriétaires des marchandises<sup>44</sup>. Il arrive occasionnellement que cette déclaration soit prise comme une mesure de précaution, notamment lorsque l'avarie commune a lieu juste avant la livraison et que le temps ne permet pas une évaluation de ce qui est engagé.

Cependant, la liberté de l'armateur a une limite. En effet, si le sacrifice a porté sur les marchandises transportées, leurs propriétaires ne doivent pas être privés de la répartition contributive. L'armateur devra donc déclencher la procédure. La Cour de cassation s'est déjà penchée sur cette question en relevant que le transporteur maritime, n'ayant pas fait le nécessaire en omettant de déclarer le navire en avarie commune, avait privé les demandeurs de la possibilité d'obtenir une légitime indemnisation<sup>45</sup>.

En l'espèce, les conteneurs renfermant des cartons de jouets ont été chargés sur le navire « NEPTUNE AMAZONITE » pour être transportés de Hong Kong au Havre. Un

---

<sup>44</sup> Annexe n° 3 : Avis de déclaration d'avarie commune aux intérêts marchandises, Avis de déclaration récente du navire MOL PROSPERITY suite à un incendie à bord le 1 Juillet 2009.

<sup>45</sup> Cass.com, 29 mai 2001, bull n°102, n°99-10-752, Lamyline ; <http://www.glose.org/Juris/12969.html>, DMF 2001, obs. M-N Raynaud et obs. P.Bonassies, DMF 2002, hors série n°6 au n°49.

incendie s'est déclaré au cours du voyage et a endommagé la marchandise. Les assureurs, après avoir indemnisé le destinataire de la marchandise de son préjudice, ont assigné la société Orient Overseas en tant que transporteur maritime. Cette dernière forme un pourvoi en cassation car la Cour d'appel de Rouen a accueilli cette demande. Elle soutient que les avaries communes doivent être supportées par le propriétaire du navire et par les propriétaires de la cargaison et qu'elle n'était pas l'armateur mais seulement l'affréteur d'espaces et que, par conséquent, il ne lui revenait pas de déclarer le navire en avarie commune. La Cour de cassation rejette le pourvoi car d'une part, l'incendie s'est déclaré à bord du navire au cours du voyage et la majorité des cartons a été détruite à la suite d'un acte volontaire du capitaine, celui-ci ayant décidé de faire inonder la marchandise afin d'éviter la propagation du feu et que la société Orient Overseas, qui a émis le connaissement afférent à cette marchandise, est le transporteur maritime et donc le capitaine était son préposé. Donc, il appartenait au transporteur maritime d'une part, de déclarer le navire en avarie commune et d'autre part, les mesures prises par le capitaine constituent un sacrifice dès lors que sont devenus hors d'usage, du fait de l'eau, les cartons qui n'étaient que superficiellement tachés ou noircis de fumée et qui étaient en plus grand nombre.

Certains auteurs ont considéré que le destinataire aurait pu se retourner directement contre le transporteur maritime non pas parce qu'il n'avait pas déclaré l'avarie commune mais sur le fondement du contrat de transport, le dommage par l'eau ayant été fait intentionnellement par le capitaine alors que seul le dommage dû par l'incendie lui-même est exonératoire.

De même, la Chambre arbitrale maritime de Paris l'a relevé dans le cadre d'un litige né du refus d'un capitaine d'ouvrir une procédure d'avarie commune alors qu'il résultait du connaissement ou de la charte-partie que l'initiative d'une telle procédure relevait de sa décision<sup>46</sup>.

---

<sup>46</sup> Sentence n°1109, 6 mai 2005, DMF 2006 p. 67, à la suite d'un incendie en haute mer et extinction par l'eau, une cargaison de papier a été endommagée. Les assureurs facultés ont assigné le transporteur pour n'avoir pas déclaré avarie commune. Les arbitres ont décidé d'admettre en avarie commune les dommages occasionnés par l'eau, le connaissement prévoyant l'application des Règles d'York et d'Anvers car le transporteur maritime aurait dû prendre l'initiative de déclarer l'avarie commune et ainsi protéger les intérêts des propriétaires des marchandises sacrifiées, s'appuyant sur les usages du commerce, les clauses du connaissement et l'arrêt de la Cour de cassation du 29 mai 2001.

Dans l'hypothèse où l'incendie est d'origine fortuite, les avaries qui en résultent sont des avaries particulières. Mais, celles qui trouvent leur cause dans les moyens de lutte contre l'incendie sont des avaries communes à condition que cette lutte concerne le navire et sa cargaison. Les avaries particulières sont donc suivies d'avaries communes dès lors que l'acte intentionnel du capitaine a brisé la chaîne de la causalité<sup>47</sup>.

Une fois que l'armateur a déclenché la procédure d'avarie commune, il doit désigner un dispacheur (*average adjuster*) ou expert-répartiteur. Celui-ci a pour mission de vérifier que les conditions de l'avarie commune sont réunies pour ensuite conseiller l'armateur sur les mesures à accomplir afin de terminer le voyage. Il collecte tous les documents afin d'établir le règlement d'avarie commune. Il transmet ensuite à l'armateur un document appelé « *le compromis d'avarie commune* ». Ce document permet à l'armateur d'exiger des réceptionnaires l'engagement de payer avant de délivrer les marchandises<sup>48</sup>. Cependant, à défaut d'accord entre les parties sur le règlement, un ou plusieurs dispacheurs peuvent être nommés<sup>49</sup>. Toutefois, la déclaration peut être l'œuvre de la cargaison si elle y voit son intérêt.

Par ailleurs, si les intérêts cargaison contestent la déclaration ou la désignation d'un dispacheur nommé par l'armateur, ils peuvent saisir le tribunal pour la désignation d'un expert judiciaire avec mission étendue de déterminer la cause de l'évènement ayant conduit l'armateur à déclarer l'avarie commune. Ainsi, le Tribunal de commerce de Marseille a accepté, par Ordonnance du 14 juin 2001, la désignation d'un expert judiciaire afin de déterminer les causes et les circonstances de l'entrée d'eau dans les cales du navire « NORMANDIE » suite à son échouement et chiffrer les préjudices subis<sup>50</sup>.

Un réclamant, armateur ou intérêt cargaison, ne peut bénéficier d'une contribution simplement parce que le sacrifice ou la dépense a eu le caractère raisonnable prévu à la Règle Paramount ou simplement si l'acte volontaire et raisonnable a bénéficié aux intérêts communs face au danger. Le transporteur ne doit pas avoir commis une faute contraire à la loi applicable. La Convention de Bruxelles de 1924 et celle amendée connue sous le nom de La

---

<sup>47</sup> CA Rouen, 25 mai 1973, DMF 1974, p. 84 ; CA Aix en Provence, 10 décembre 1976, navire « TERPANDROS », DMF 1978, p. 207.

<sup>48</sup> TC de Sète du 10 mars 1964, DMF 1965, p. 50.

<sup>49</sup> Décret n°68-65 du 19 janvier 1968, art.5.

<sup>50</sup> TC de Marseille, Ordonnance de référé du 14 juin 2001, DMF 2002 hors série juin No. 6 p. 47 ; Revue Scapel, 2001, p. 188 à 190.

Haye Visby ne mentionnent pas directement l'avarie commune, toutefois l'article 5 précise : « ... aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet des avaries communes ». Cette provision met en échec toute clause du connaissement donnant droit au transporteur de bénéficier d'une contribution des intérêts marchandises en cas de faute prévue par ces Conventions.

Ainsi, on peut considérer que si la faute du transporteur n'est pas condamnable au regard de ces conventions internationales, le transporteur peut obtenir une contribution des intérêts marchandises. Par contre, si la Convention est applicable et si la faute est condamnable par cette Convention telle par exemple, une innavigabilité du navire avant ou au commencement du voyage, aucune contribution d'avarie commune ne peut être réclamée aux intérêts marchandises. Ceci est applicable en Grande-Bretagne et dans différents pays excepté aux Etats-Unis.

En effet, sous la loi américaine, la COGSA (*Carriage of Goods by Sea Act*) ne permet pas au transporteur de réclamer une contribution d'avarie commune même s'il est exonéré pour les pertes ou dommages subis par les marchandises suite à sa négligence. Si le transporteur veut bénéficier d'une contribution d'avarie commune, les connaissements doivent inclure la « *New Jason Clause* »<sup>51</sup>. Cette clause dit ce qui suit : « *En cas d'accident, danger, dommage, ou désastre avant ou après le commencement du voyage résultant d'une quelconque cause, provenant d'une négligence ou pas, pour laquelle ou pour les conséquences desquelles le transporteur n'est pas responsable par la loi, le contrat ou autre, les marchandises, les expéditeurs, les destinataires ou les propriétaires des marchandises s'obligent à contribuer avec le transporteur dans l'avarie commune au paiement de tous sacrifices, pertes ou dépenses d'une avarie commune qui pourraient être faits ou subis et s'obligent à payer toute assistance et dépenses engagées concernant les marchandises* »<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> Tetley, 1.CC. 3ème éd. 1988 ; Lowndes & Rudolf 12è éd, 1997 paragraphe 52.

<sup>52</sup> Traduction libre du texte anglais : « *In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, shippers, consignees or owners of the goods shall contribute with the carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods* ».

Ainsi, aux Etats-Unis, l'armateur, cherchant une contribution d'avarie commune des intérêts marchandises, doit d'abord prouver que l'acte d'avarie commune a eu lieu. Par la suite, les intérêts marchandises, cherchant à éviter la contribution, doivent prouver que le navire était innavigable et que cette innavigabilité a causé la perte ou le dommage. Toutefois, l'armateur peut réclamer la contribution d'avarie commune s'il prouve avoir exercé la diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité avant le voyage. Si la perte ou le dommage résulte d'une faute qui n'est pas actionnable sous la COGSA, notamment une erreur dans l'administration ou une faute nautique, les intérêts marchandises sont tenus à contribuer seulement si la *New Jason Clause* a été incorporée dans le connaissement<sup>53</sup>.

En ce qui concerne les Règles de Hambourg, l'article 24-1 prévoit qu'« aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relative au règlement des avaries communes » et l'article 24-2 stipule que « les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage. ». L'article 5-1 précise que « le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard, a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement ou sa conséquence. » Ainsi, contrairement à la Convention de Bruxelles de 1924 et de La Haye Visby qui précisent que le transporteur n'est pas responsable des « actes, négligences ou

---

<sup>53</sup> La Cour suprême des Etats-Unis avait rejeté la demande de l'armateur à faire contribuer les marchandises sauvées pour les dépenses volontaires exposées par ce dernier suite à l'échouement du navire « IRRAWADDY » par la faute du capitaine, statuant que la loi maritime américaine permettant l'exonération de l'armateur pour les dommages subis par les marchandises en cas de faute nautique sous le Harter Act (actuellement COGSA) ne permettait pas à ce dernier de réclamer une contribution d'avarie commune des intérêts cargaisons quand le danger évité par le sacrifice ou la dépense a été occasionné par la faute du capitaine ou de l'équipage. Ainsi, pour se prémunir contre cet arrêt, les armateurs ont inséré dans leur connaissement ou charte-partie une clause qui s'intitule « *General Average Negligence Clause* » permettant au transporteur de réclamer une contribution d'avarie commune en cas de faute nautique ou erreur dans l'administration du navire. Cette clause est restée incertaine quant à sa validité jusqu'à l'échouement du navire « JASON » au large de Cuba en 1904. La Cour suprême a considéré qu'elle était licite et qu'elle n'était pas contraire à la loi, ayant un caractère contractuel. Suite à cet arrêt la clause est devenue la « *Jason Clause* » et a par la suite évolué en la « *New Jason Clause* ». General Average Clauses – Charter Party Law by Jeffrey A. Weiss, [www.sealaw-usa.com/generalaverage.html](http://www.sealaw-usa.com/generalaverage.html)

*défauts du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation, ou dans l'administration du navire* », sous les Règles de Hambourg, ces fautes ne sont plus exonératoires et empêchent le transporteur maritime de demander une contribution d'avarie commune à moins qu'il prouve avoir pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences. Cela réduira notablement l'admission des déclarations d'avarie commune puisque les fautes de navigation ne sont plus exonératoires pour le navire. Il y aura donc moins de cas d'avarie commune si l'incident est dû à une faute du capitaine ou de son équipage sous l'emprise des Règles de Hambourg.

## **Section 2 : A chaque étape du voyage**

La procédure à suivre par le capitaine, l'armateur, ses agents locaux, le dispatcheur désigné ainsi que toute autre partie engagée dans l'aventure, est complexe.

Nous allons la schématiser en trois étapes différentes, à savoir au commencement du voyage, durant la relâche du navire dans un port intermédiaire ou de refuge et enfin à la fin du voyage suite à l'abandon ou à l'acheminement des marchandises à la destination initialement prévue.

### **A. Au commencement du voyage**

Le contrat de transport se traduit par l'émission d'un connaissement ou d'une charte-partie ou les deux à la fois. Il est d'usage international qu'une clause d'avarie commune soit incorporée dans le contrat. Le plus souvent, il s'agira des Règles d'York et d'Anvers de 1994, celles de 2004 étant quelque peu moins favorables à l'armateur.

Lorsqu'une différence apparaît entre le connaissement et la charte-partie, un avenant doit être émis au moment de la négociation du contrat.

L'armateur, responsable du financement des dépenses d'avarie commune, peut souhaiter que celles-ci se fassent dans une monnaie solide. La clause du connaissement concernant l'avarie commune peut ainsi prévoir une monnaie particulière. Cette clause est recommandée pour les navires conteneurs ou transportant des marchandises diverses. En effet,

vu la multitude des connaissements et des marchandises diverses, il serait utile de prendre en compte une monnaie internationale tels que le dollar américain, l'euro ou la livre sterling afin de ne pas avoir à convertir dans la monnaie d'un pays dont la monnaie nationale pourrait fluctuer de façon incontrôlable.

En effet, en l'absence de monnaie désignée, l'avarie commune sera calculée en différentes monnaies, ce qui génère des coûts importants et devient trop complexe.

Dans certains cas, les frais et les sacrifices engagés par l'armateur sont faibles alors que les contributions pour dommages aux marchandises sont élevées. Le fait de préparer un décompte complet et de collecter toutes les garanties peut donc engendrer un coût supérieur. Cependant, si l'avarie commune n'est pas déclarée, les propriétaires des marchandises sacrifiées seront démunis de leurs droits à l'encontre des propriétaires des marchandises sauvées.

Afin de régler cette difficulté, le transporteur est donc obligé de déclarer l'avarie commune à moins qu'il ne décide de supporter, pour des raisons commerciales, le montant total de l'avarie commune.

Une autre alternative est possible. Elle consiste pour le dispatcheur à préparer des chiffres aux assureurs corps du navire en les invitant à payer l'avarie commune en totalité sur une base d'économie.

La meilleure solution est tout de même d'insérer une clause dans la police corps dite clause d'absorption, telle la « *Bimco Clause* »<sup>54</sup> permettant au transporteur maritime de prendre en charge les dépenses et sacrifices d'avarie commune lorsqu'ils ne dépassent pas un certain seuil prévu dans la police. L'introduction de cette clause dans la police d'assurance corps a réduit considérablement la déclaration d'avarie commune. De ce fait, le coût pour l'obtention de garanties et le paiement d'une contribution des intérêts marchandises sont évités et ne concernent que les cas importants.

---

<sup>54</sup> Bimco Standard Absorption Clause, [www.jssusa.com/Bimco.pdf](http://www.jssusa.com/Bimco.pdf).

## B. Au cours du voyage

Lorsqu'un incident a lieu et qu'il entre dans le cadre de l'avarie commune, le déclenchement de la procédure nécessite la preuve, les mesures conservatoires et un compromis d'avarie commune.

La preuve constitue un élément indispensable pour la mettre en œuvre. Il y aura lieu de faire constater qu'un dommage et/ou une dépense peuvent être classés en avarie commune. Cette preuve consiste à démontrer que les événements survenus au cours du voyage vont donner lieu à un règlement d'avarie commune. Elle nécessite que le demandeur produise des documents, des preuves pour justifier son action afin que les contestations ne viennent pas, par la suite, mettre en cause la déclaration. Généralement, c'est le capitaine, l'armateur ou le propriétaire du navire qui la déclare, ne voulant pas être tenu responsable pour la perte des marchandises résultant des actes volontaires de destruction, détérioration ou de jet à la mer. C'est ainsi que le capitaine doit annoter sur le journal de bord, dès que les conditions le lui permettent, les date, heure et lieu de l'événement ainsi que les motifs qui ont déterminé sa décision et les mesures qu'il a ordonnées. Il doit ensuite déclarer dans les 24 heures de son arrivée au premier port touché, les faits qu'il a consignés dans son journal de bord assorti du rapport de mer au tribunal ou aux autorités maritimes compétentes<sup>55</sup>. Si ces formalités ne suffisent pas, il devra prouver que les avaries et les dépenses, dont il réclame l'admission en avarie commune, entrent dans les limites des pertes ayant ce caractère, selon les conventions contractuelles et légales qui les régissent<sup>56</sup>.

A cet effet, il convient donc de notifier les parties concernées, à savoir :

- Le *dispacheur* : il s'agit de la personne la mieux placée pour donner son avis notamment sur les procédures correctes et les formalités. Le *dispacheur* est le « *dispacheur de tous* ». Son impartialité doit être absolue<sup>57</sup>. Il doit s'assurer que toutes les parties à l'expédition sont impliquées. Il doit évaluer le montant des dépenses et les répartir ensuite sur tous les intérêts qui en ont profité, proportionnellement à la valeur sauvée, afin d'indemniser les intérêts sacrifiés. Il a pour mission de constituer une

---

<sup>55</sup> Rodière, Droit maritime, n°482, 11<sup>ème</sup> édition, 1991 ; Décret n°68-65 du 19 janvier 1968, art.3.

<sup>56</sup> Décret n°68-65 du 9 juin 1969, art.4 ; Règles d'York et d'Anvers, Règle E.

<sup>57</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, n°470, 1972.

masse créancière et une masse débitrice. Il n'est pas un arbitre mais un expert, même s'il a été désigné judiciairement<sup>58</sup>. Sa décision, même s'il entend des points de vue opposés et même si elle est motivée, n'a pas le caractère ni la valeur juridique d'une sentence arbitrale.

- Les assureurs : les assureurs corps et machines doivent être immédiatement avisés afin qu'ils puissent nommer leur propre expert qui déterminera l'origine, la cause ainsi que l'étendue des dommages aux machines et corps du navire et protéger ainsi leurs intérêts.
- *Protecting & Indemnity Club (P&I)* : il doit être avisé lorsque le navire transporte des marchandises et lorsque des dommages ou risques de pollution sont possibles, afin de faire, par exemple, des investigations dans les plus brefs délais quant aux causes et circonstances de l'incident. En cas de soucis de machines, le *P&I Club* doit s'assurer de la cause de la panne, si elle existait avant le début du voyage ou si elle aurait pu être découverte et réparée avant le départ du navire. Ces considérations pourront déterminer si le transporteur a failli à son obligation contractuelle et si les intérêts marchandises peuvent s'exonérer du paiement de la contribution et des frais générés par l'acte d'avarie commune. Lorsqu'elle est déclarée, le *P&I Club* se rapproche de l'armateur et du dispatcheur. Dans certains cas, des assurances spéciales peuvent être requises. Ainsi, si un navire doit être mis en cale sèche avec marchandises à bord ou si les marchandises doivent être déchargées ou entreposées, une couverture d'assurance peut être accordée pour couvrir la responsabilité éventuelle du transporteur maritime en cas de perte ou dommage.
- Affréteurs : si le navire est en affrètement à temps ou au voyage, l'affréteur devra être informé de l'accident.
- Expert d'avarie commune : l'armateur pourra en nommer un afin qu'il agisse dans l'intérêt général. Cette nomination est effectuée après avis du dispatcheur.

---

<sup>58</sup> CA de Rouen du 24 mai 1933 : Dor. Suppl. 11, p. 312

- Expert de classification : s'il est nécessaire de faire des réparations avant de continuer le voyage, l'expert de classification peut assister à ces réparations et déterminer si celles-ci permettront au navire de maintenir sa classe et sa navigabilité.
- Agents au port de déchargement : l'avis de déclaration d'avarie commune leur permet d'informer les réceptionnaires s'il y a un retard et de commencer la procédure des contributions.
- Avocats : lorsqu'un navire a été remorqué ou s'il y a eu abordage, il serait judicieux de consulter un avocat.

Lorsqu'un incident peut donner naissance à une avarie commune, le capitaine doit transmettre le plus rapidement possible le détail de la situation et des marchandises à l'armateur afin que celui-ci puisse donner les instructions nécessaires.

La coordination des informations est essentielle, les garanties pouvant provenir de différents endroits et couvrir des intérêts consignés dans différents ports. Des informations claires sont requises afin d'éviter que les marchandises ne soient retardées sans raison valable.

Par suite d'une avarie, qu'elle soit particulière ou commune, le navire peut faire relâche dans un port intermédiaire ou port de refuge pour y être réparé.

Ce port désigne tout port dans lequel le navire a des dépenses liées à l'avarie commune. Il peut être aussi un port de chargement ou un port de déchargement normal. Ainsi, il peut y avoir acte d'avarie au port, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a statué « *que la lecture des dispositions de la loi du 7 juillet 1967 et des Règles d'York et d'Anvers ne laisse aucun doute sur le fait qu'il peut y avoir acte d'avarie commune au port ; qu'il existe de nombreux précédents, que l'aventure maritime commune n'était pas terminée, dans la mesure ou une partie de la cargaison était à bord ; que le péril commun présent exigeant un sacrifice commun et la pertinence des mesures de sauvetage prises par le capitaine sont certains* ». Elle ajoute que « *l'avarie commune ne peut intéresser que la cargaison se trouvant à bord au*

*moment du péril, les notions de péril et de salut commun ne s'entendent que pour ce qui se trouve à bord à cet instant »<sup>59</sup>.*

Lorsqu'un navire arrive dans un port intermédiaire, une multitude de problèmes complexes peuvent surgir surtout s'il faut décharger une partie ou la totalité du chargement du navire afin d'effectuer les réparations lui permettant de poursuivre le voyage.

Au moment de l'événement, les démarches à suivre sont laissées à l'appréciation du capitaine et autres personnes à bord. Cependant, les décisions importantes sont prises par l'armateur qui doit, pour cela, être muni d'informations détaillées, tels le détail des opérations nécessaires pour permettre au navire de continuer son voyage, la période de détention due à l'événement, l'étendue et la cause du dommage au navire, savoir quelles sont les réparations à faire, si elles sont permanentes ou temporaires, la quantité, la nature ainsi que la valeur des marchandises qui doivent être déchargées et la raison de ce déchargement, mais également, les recommandations des experts du navire et des marchandises.

Lorsqu'un incident a lieu durant les opérations de manutention, il est important d'obtenir la proportion des marchandises se trouvant à bord au moment dudit incident. Il est nécessaire de connaître les éléments concernant les dommages aux marchandises et enfin une estimation des dépenses exposées ou qui seront exposées.

Concernant le dernier point, sur l'estimation des dépenses, il est très important pour l'armateur de connaître les frais approximatifs afin de prendre une décision s'il y a lieu de déclarer une avarie commune. Ainsi, un message doit être envoyé par l'agent du navire au port de refuge aussi vite que possible en faisant une liste des frais : frais de port, de déchargement des marchandises, de stockage, de rechargement, de réparations temporaires ou permanentes, d'expertises ainsi que des frais d'équipage. En revanche, les estimations des salaires et de l'approvisionnement de l'équipage, du combustible et des fournitures sont, en général, calculées par l'armateur lui-même.

---

<sup>59</sup> CA d'Aix-en-Provence du 17 septembre 1985, Cie Fabre c/ la Concorde, BT 1986, p. 266 ; Revue Scapel 1987, p. 5.

Comme nous l'avons vu, il existe un expert d'avarie commune qui agit dans l'intérêt général. Il est parfois nécessaire de le nommer. Il a pour mission d'aviser toutes les parties afin de préserver la sécurité du navire et des marchandises, de surveiller les démarches ayant été prises par les parties, de vérifier tous les frais exposés afin de savoir si les coûts ont été raisonnables et équitables et par la suite en aviser le dispatcheur, et enfin d'identifier et de quantifier tout sacrifice d'avarie commune.

Son avis doit être recherché dans tous les sujets concernant la manutention et le traitement des marchandises endommagées.

L'expert d'avarie commune doit être consulté :

- En cas de jet à la mer : le jet de la cargaison à la mer est l'exemple typique des actes d'avarie commune. Il a pour effet de redresser le navire et de sauver l'expédition. Toutefois, la Règle I dispose qu' : « *aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce* ». Il sera donc nécessaire de connaître la nature et le montant des marchandises jetées mais également d'avoir quelques indications concernant cette marchandise au moment du jet, savoir si elle était en bon état, endommagée, sans valeur ou chargée en pontée.
- Dommages par la manutention : la Règle XII prévoit que « *le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage seront admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement* ». Cela signifie que les dommages dus aux déchargement, stockage et rechargement peuvent donner naissance à contribution.
- En cas d'incendie : la correcte classification de perte ou dommage est très importante. En effet, un avis incorrect peut aboutir à une certaine confusion. Lorsque les Règles d'York et d'Anvers sont applicables, les dommages doivent être classifiés par rapport à la cause précise, par exemple, par le feu, la chaleur, l'eau, l'écume ou toute autre mesure utilisée pour éteindre le feu.

Le rôle de l'expert d'avarie commune n'est que celui d'un conseiller. Cependant, il a une influence considérable sur les parties du fait de sa position impartiale. Même s'il agit dans l'intérêt général, il est parfois mandaté par le dispatcheur. Son mandat est pour le compte de l'armateur qui est responsable de la conduite de l'avarie commune.

De même, l'armateur doit protéger les marchandises qui sont sous sa garde. Il s'agit d'une obligation continue. Dans la pratique, les décisions prises par lui doivent être transmises aux propriétaires des marchandises. La plupart du temps, ce n'est pas possible car les destinataires sont nombreux. Dans ce cas, l'armateur doit agir lui-même après avoir pris le meilleur avis possible. Même si le capitaine a certains pouvoirs concernant la marchandise, sauf en cas d'extrême urgence, aucune action ne peut être prise par lui ou l'agent local pour reconditionner, transporter ou vendre les marchandises sans en référer à l'armateur.

Dans certains cas, la marchandise est vendue au port de refuge. Dans cette hypothèse, les résultats de la vente doivent être conservés par l'agent du navire jusqu'à réception d'instructions de mise à disposition.

Le propriétaire du navire doit être informé le plus rapidement possible de la nature et de l'étendue de toute perte ou dommage aux marchandises.

Un navire peut arriver au port de refuge et avoir besoin d'une réparation majeure afin de continuer le voyage. Il sera alors nécessaire de décharger tout ou partie de la cargaison pour pouvoir faire les réparations.

Ces frais pourront bénéficier aux parties si le chargement est transféré à destination par un autre navire au lieu de le stocker et le recharger. Dans cette situation, les coûts supplémentaires de transfert peuvent être alloués en avarie commune.

Même s'ils étaient responsables de contribuer jusqu'au déchargement, une fois séparées du reste de l'aventure, les marchandises acheminées à destination par un autre navire n'étaient plus obligées de contribuer durant l'attente du navire au port de refuge.

En effet, d'après les Règles d'York et d'Anvers de 1974, il était nécessaire de faire signer un document appelé « *A Non-Separation Agreement* » afin que le propriétaire des

marchandises s'engage à contribuer à l'avarie commune comme si le chargement avait été transporté à destination dans le navire d'origine en échange du bénéfice d'avoir les marchandises plus vite. Les Règles de 1994 ont prévu cela dans la Règle G paragraphe 3 qui invoque ce cas « *quand un navire se trouve en quelque port ou lieu que ce soit, dans des circonstances qui seraient susceptibles de donner lieu à une admission en avarie commune sur la base des dispositions des Règles X et XI et quand la cargaison ou une partie de celle-ci est acheminée à destination par d'autres moyens, les droits et obligations relatifs à l'avarie commune demeureront, sous réserve que les intérêts cargaison en soient autant que faire se peut avisés, aussi proches que possible de ce qu'ils auraient été si, en l'absence d'un tel acheminement, l'aventure s'était poursuivie sur le navire d'origine, et ce aussi longtemps que cela apparaîtra justifié en l'état du contrat de transport et de la loi qui lui est applicable* ». Ainsi, la Règle G n'impose plus la signature du *Non-Separation Agreement* même si les intérêts marchandises doivent en être informés.

Par conséquent, le dispatcheur devra bien vérifier si les Règles de 1974 sont prévues au contrat de transport auquel cas il faudrait faire signer un *Non-Separation Agreement* alors que si les Règles de 1994 ou de 2004 sont applicables, la signature d'un tel document n'est plus nécessaire<sup>60</sup>.

Lorsque les parties à l'aventure ont subi des dépenses d'avarie commune au port de refuge, les parties doivent contribuer aux dépenses qui seront estimées sur la valeur du navire et de la marchandise à la fin du voyage.

Il peut arriver que le déchargement des marchandises soit rendu nécessaire afin de permettre au navire de repartir après leur réembarquement. A cet instant, l'aventure commune continue car la séparation momentanée ne fait pas disparaître l'intérêt commun. En revanche, si, lors de cette séparation temporaire, un événement n'intéressant que l'un des intérêts cause l'avarie de cette partie distincte, celle-ci ne peut être considérée comme commune. C'est le cas d'un incendie à terre endommageant les marchandises séparées. Mais, cette solution ne

---

<sup>60</sup> Toutefois, la clause de *Non-Separation Agreement* est insérée par précaution dans la plupart des *Average Bond* et *Average Guarantee*, car le dispatcheur ne peut savoir si les connaissements émis par les différents transporteurs, affréteurs d'espaces, dans le navire ayant déclaré avarie commune, incorporent les Règles de 1974 ou celles de 1994. Dans les annexes n°4 et n°7 : l'*Average Bond* et l'*Average Guarantee* mentionnent à titre de précaution « *that the standard form of Non-Separation Agreement is to apply to any goods carried under Bills of Lading that do not provide for adjustment under York Antwerp Rules 1994* ».

peut s'étendre au navire car celui-ci est toujours indispensable à la poursuite de l'aventure commune<sup>61</sup>.

Lorsque le navire est gravement endommagé et qu'il est impossible de le réparer, l'armateur peut décider d'abandonner le voyage. Dans ce cas, il doit prendre l'avis de ses avocats et du P&I Club car il s'agit d'une décision importante.

On peut citer quelques exemples d'abandon du voyage :

- Lorsque le chargement se détériore rapidement et ne peut arriver à destination ;
- La survenance d'une guerre ou d'un événement soudain mettant en risque le navire et son équipage ;
- Lorsque le navire est sévèrement endommagé et que les frais de réparation pour achever le voyage excèdent sa valeur après réparation ou sa valeur assurée. Dans ce cas, l'assuré doit donner un avis d'abandon aux assureurs corps et savoir s'il doit déclarer son navire en perte économique.

Si le voyage est abandonné, la valeur contributive doit être réduite. En effet, aucune des parties intéressées ne doit payer une contribution d'avarie commune plus élevée que la valeur du bien.

De plus, l'abandon du voyage n'affecte pas les coûts d'entretien au port de refuge. Ceux-ci sont admis en avarie commune<sup>62</sup>.

---

<sup>61</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, n°358, 1972.

<sup>62</sup> Règles d'York et d'Anvers, Règle X.

## C. La fin du voyage

Lorsque l'armateur, par l'intermédiaire du capitaine, engage des frais afin de sauver l'expédition, il est en principe le seul à en supporter le coût jusqu'au règlement de répartition par lequel chaque réceptionnaire connaîtra l'exacte contribution qui est à sa charge. Or, l'établissement d'un règlement d'avarie commune est assez long. Il peut, en effet, prendre des mois, voire des années. C'est pour cela que l'armateur dispose de garanties notamment le droit de rétention.

Ce droit se traduit par le fait pour un créancier qui détient ou possède un bien appartenant au débiteur de le conserver et de ne le livrer que si le débiteur s'engage à donner une contribution. Par conséquent, l'armateur, créancier, a le droit de garder les marchandises à bord du navire et de ne les livrer que contre une contribution.

La loi française lui confère ce droit. En effet, l'article 41 de la loi du 7 juillet 1967 dispose que « *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* ». Il s'agit d'une reconnaissance juridique de dette. Mais celle-ci n'est que celle de la contribution provisoire<sup>63</sup>. Il ne peut l'exercer que si la marchandise reste en sa possession. Si la marchandise est transportée d'un port intermédiaire à destination sur un navire appartenant au même armateur que le premier, celui-ci conserve le contrôle et la garde de la marchandise. Il en est de même si la délivrance se fait avec les connaissements d'origine.

Ainsi, les réceptionnaires, pour prendre possession de leurs marchandises, doivent donner une garantie à l'armateur. Cette garantie se présentera souvent sous la forme d'un *Lloyd's Average Bond*<sup>64</sup>, « *compromis d'avarie commune* » ou « *engagement à contribuer* » que le réceptionnaire doit signer avant la livraison de la marchandise, portant engagement de payer la contribution telle qu'elle résultera du règlement d'avarie commune qui sera établi par le dispacheur<sup>65</sup>. Il est rédigé par l'armateur assisté des dispacheurs<sup>66</sup>. En le signant, les

---

<sup>63</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, n°461, 1972, DMF 1973, p. 131.

<sup>64</sup> Annexe No. 4.

<sup>65</sup> CA Rouen 12 novembre 1998, DMF 1999, p. 436, note de Tantin.

<sup>66</sup> Pierron, Le compromis d'avarie commune, DMF 1976, p. 579.

réceptionnaires prennent l'engagement de payer leur contribution avec soit un paiement d'un dépôt au comptant, soit par la garantie d'un assureur réputé valant engagement de contribuer à l'avarie commune.

Il est important que tous les détails des marchandises figurent sur le *General Average Bond* afin d'éviter les confusions. Doivent figurer, en particulier, le nom complet et l'adresse du destinataire, du signataire, le nom du navire, les noms et adresses des experts répartiteurs, la description des marchandises, la valeur, les faits ayant suscité cette procédure, le montant de la contribution provisoire réclamée à la livraison.

Dans tous les cas d'avarie commune, les agents doivent s'assurer qu'une photocopie de la facture soit jointe au *General Average Bond*.

Toutefois, l'engagement ainsi requis est rarement inconditionnel. En effet, lors de sa signature, le réceptionnaire n'est jamais certain que les conditions de l'avarie commune déclarée par l'armateur soient réunies et il peut également contester le montant de la contribution<sup>67</sup>.

Si le destinataire refuse de signer ce document, l'armateur a un droit de gage sur la marchandise lui autorisant sa conservation ou sa mise en mains tierces. Cette procédure n'a d'autres objectifs que de protéger les parties dont les biens ont été sacrifiés.

Si le transporteur maritime délivre les marchandises sans que le réceptionnaire n'ait signé le compromis, il n'est tout de même pas privé de son droit de réclamer par la suite une contribution à l'amiable ou en justice. Cependant, il ne peut la réclamer qu'après l'établissement du règlement d'avarie commune.

Sauf avis contraire, les garanties doivent être collectées sur toutes les marchandises. Les marchandises qui sont perdues par un sacrifice sont engagées dans l'avarie commune. L'armateur ne pouvant leur délivrer cette marchandise, les parties concernées peuvent refuser de signer un *General Average Bond* ou de donner une sécurité. Il n'est pas possible de les y obliger. Toutefois, il faut essayer d'obtenir la signature de ces documents. En effet, ceux-ci

---

<sup>67</sup> Rodière et Lureau, *Traité général de droit maritime, événements de mer*, p. 468, 1972.

établissent l'identité des parties qu'il faudra compenser une fois le décompte établi. Ainsi, en signant un *General Average Bond*, le destinataire prend l'engagement de donner les renseignements sur la valeur des marchandises. Cela est dans son intérêt afin de pouvoir réclamer, par la suite, la contribution qui lui est due par la masse débitrice.

Une promesse de signer les documents n'est pas suffisante. La signature des parties est nécessaire pour que la marchandise soit relâchée.

L'armateur peut percevoir, à titre de garantie, lors de la délivrance de la marchandise avant que le règlement soit établi, des contributions provisoires qui sont des dépôts d'argent. Celles-ci sont généralement exigées lorsque l'intérêt cargaison n'est pas assuré ou lorsque l'assureur n'est pas reconnu.

Au moment de l'arrivée du navire, il n'est pas possible de chiffrer immédiatement, d'une façon exacte et complète, les pertes et dépenses qui seront admises en avarie commune par le dispacheur.

En pratique, celui-ci les évalue de façon approximative, établit leur pourcentage par rapport à leur valeur totale qui est elle-même estimée, des intérêts en cause et soumet la livraison des marchandises au versement préalable d'une contribution provisoire calculée sur ces données. En général, il majore un peu le taux de contribution provisoire de manière raisonnable afin de couvrir l'éventuelle estimation trop basse. Cette majoration s'explique par le fait que le remboursement d'un excédent est plus facile à effectuer que la demande du paiement d'un complément de contribution.

Lorsque les marchandises sont endommagées et que les agents ne sont pas satisfaits de l'estimation faite des dommages, le taux de contribution devra être appliqué sur toute la valeur. Le destinataire en sera avisé afin d'obtenir un remboursement partiel en temps opportun. Un reçu (*General Average Deposit Receipt*)<sup>68</sup> donnant droit au détenteur à un remboursement devra être émis sauf si le dispacheur donne des instructions contraires. Aucun remboursement ne sera fait sans production de l'original. Si l'original est perdu, le dispacheur pourra recommander un remboursement contre une lettre d'indemnité.

---

<sup>68</sup> Annexe n°5.

La contribution provisoire sera remboursée intégralement s'il n'y a pas de règlement et partiellement si la contribution définitive est inférieure à la contribution provisoire.

Il peut y avoir remboursement de dépôt avant la finalisation du décompte :

- Si la réduction n'a pas été faite au moment de l'arrivée des marchandises, par exemple lorsque le taux a été par la suite jugé trop élevé, un remboursement partiel est nécessaire. Le reçu original doit être communiqué afin de noter le montant collecté et le montant restitué ;
- Lorsque la garantie d'un assureur est donnée après qu'un dépôt ait été collecté. Dans ce cas, le reçu original doit être restitué à l'avance pour annulation.

Les dépôts restent la propriété du dépositaire et ne doivent pas être utilisés pour régler des frais, même des frais d'avarie commune sans l'accord expresse des intérêts marchandises. Il est préférable que le dépôt se fasse dans une monnaie solide et transférable.

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

En pratique, les garanties bancaires<sup>69</sup> ne sont pas acceptées car elles sont limitées dans le temps ou dans le montant. Mais, le réceptionnaire peut remplacer cette contribution provisoire par une caution bancaire d'une banque de premier ordre qui fournit une caution sans limitation de durée. De plus, les armateurs se contentent généralement d'une promesse ferme du réceptionnaire accompagnée d'un engagement de son assureur dont la solvabilité est reconnue, Rodière déclarant que le choix d'une caution bancaire ou d'un engagement des assureurs appartient à l'armateur<sup>70</sup>. Ils acceptent également l'engagement des assureurs des marchandises de régler le moment venu la contribution définitive, cet engagement étant concrétisé par la remise par l'assureur à l'armateur ou au dispacheur d'une lettre de garantie. Ce document est la « *General Average Guarantee* »<sup>71</sup> ou Garantie d'Avarie Commune signée

---

<sup>69</sup> Annexe n°6.

<sup>70</sup> Rodière et Lureau, *Traité général de droit maritime, événements de mer*, p. 468, 1972, déclarant que ce choix appartient à l'armateur ; TC du Havre 3 juillet 1923, note Audoin.

<sup>71</sup> Annexe n°7.

pour le compte des assureurs facultés<sup>72</sup>. Selon l'article L-172 du code des assurances, l'assureur répond « *de la contribution des objets assurés à l'avarie commune* ». La police facultés prend en charge cette contribution.

Ce n'est qu'à la clôture du règlement d'avarie commune que sera connue la contribution définitive mise à la charge de l'armateur et des propriétaires des marchandises.

Nous notons que la chambre commerciale de la Cour de cassation du 8 février 1965 a statué que le transitaire, Lamberti, porteur d'un connaissement à ordre, qui a accepté de signer en son nom sans décliner sa qualité de mandataire et, de surcroît, a fourni une caution en son propre nom, est personnellement tenu de contribuer aux frais de l'avarie commune, cette obligation étant déterminée par le compromis signé. Il a lui-même un recours contre ses mandants<sup>73</sup>.

Pour éviter cela, tant les transitaires agissant pour les destinataires que les commissaires d'avaries agissant pour les assureurs ont intérêt à décliner leur qualité d'agent en signant le *General Average Bond* ou le *General Average Guarantee*.

Enfin, dans l'hypothèse de l'insolvabilité d'un contribuable, l'article 38 de la loi du 7 juillet 1967 fait peser l'insolvabilité de l'un sur l'ensemble des contribuables. Par contre, cette solution ne se retrouve pas dans les Règles d'York et d'Anvers ni dans de nombreuses législations nationales.

Par ailleurs, en cas d'assistance, il est usuel de faire signer le propriétaire des marchandises et ses assureurs une *Salvage Guarantee Form*<sup>74</sup> (lettre de garantie de sauvetage), en complément des documents d'avarie commune. Cela permettra de garantir que l'indemnité d'assistance mise à la charge de la cargaison sera réglée aux sauveteurs par les assureurs facultés s'il y a eu un résultat utile.

---

<sup>72</sup> Pierron, L'engagement des assureurs à contribuer à l'avarie commune, DMF 1977, p. 375.

<sup>73</sup> Cass.com, 8 février 1965, DMF 1965, p.344 ; note Lureau cassant la CA Caen 28 mars 1958, DMF 1958, p. 596.

<sup>74</sup> Annexe n°8.

## Section 3 : Le classement des avaries communes

Deux grandes catégories d'avaries communes existent :

- Les avaries-dommages : dommages résultant d'un sacrifice volontaire ou consistant en un dommage causé à la cargaison et au navire (jet d'une marchandise à la mer, échouement volontaire, forçage des machines, inondation volontaire des marchandises suite à un incendie).
- Les avaries-frais : dépenses faites par le capitaine dans l'intérêt de tous. On peut citer par exemple l'assistance, les frais de relâche. L'avarie commune tient donc compte des frais engagés pour le sauvetage alors même que la marchandise n'a subi aucun dommage.

### A. Les avaries-dommages

Ce sont toutes les dégradations causées volontairement à la cargaison et au navire au cours de l'expédition dans l'intérêt commun.

S'agissant de la cargaison, celle-ci est composée de plusieurs éléments séparables. C'est pour cela que certaines marchandises peuvent être perdues totalement alors que d'autres restent intactes.

On peut citer comme exemple de dégradations à la cargaison entrant dans le cadre de l'avarie commune, le jet à la mer des marchandises pour alléger le navire ou l'extinction d'un incendie par l'eau.

S'agissant du navire, les dommages matériels sont nombreux, par exemple, lors de l'échouement volontaire du navire pour sauver la cargaison ou les dommages aux machines et chaudières.

## B. Les avaries-frais

Les conséquences directes de l'acte d'avarie commune se limitent rarement aux dommages matériels et s'accompagnent le plus souvent de dépenses effectuées pour circonscrire l'événement. De telles dépenses peuvent être également engagées indépendamment de tous dommages matériels. Ceci est prévu par la Règle A. Cependant, ces dépenses sont de deux sortes. Certaines relèvent directement de l'événement, elles sont communes par nature. D'autres n'existent qu'en remplacement d'une autre, ce sont les dépenses substituées. Nous allons nous y intéresser successivement.

### 1) les dépenses directes

Les dépenses directes sont les frais engagés par le capitaine, telles que les dépenses d'assistance. Ces frais seront admis en avarie commune seulement si les conditions de l'avarie commune sont réunies. Il peut s'agir des frais de renflouement afin d'éviter la perte totale, des frais de remorquage, de relâche, les salaires de l'équipage.

Mais, il faut que ces frais aient été exposés après la survenance d'un événement exceptionnel. Ainsi, le remorquage d'un navire à l'entrée et à la sortie du port constitue une opération normale qui incombe à l'armateur. Cependant, le remorquage faisant suite à une avarie commune afin de conduire le navire dans un port où il pourrait être plus facilement réparé, est une dépense faite dans l'intérêt de tous. Il y aura donc une répartition de la somme payée entre l'armateur et les propriétaires des marchandises. De même, les salaires et frais de nourriture de l'équipage exposés à la suite d'un événement exceptionnel deviennent avarie commune. S'agissant des frais de relâche, ce sont des dépenses normales de navigation sauf si la relâche est faite dans le but d'éviter un péril<sup>75</sup>.

Par ailleurs, les dépenses exposées pour le règlement de l'avarie commune, étant très élevées, sont également bonifiées en avarie commune du fait de la complexité des règlements et parfois des frais d'arbitrage que peuvent entraîner les contestations.

---

<sup>75</sup> René Rodière et Emmanuel du Pontavice, Droit maritime, 11<sup>ème</sup> édition, 1991, n° 499.

L'assistance, aide apportée à un navire en danger, est régie par la règle selon laquelle celui qui aide ne recevra rien si l'effort accompli échoue « *no cure no pay* ». La rémunération d'assistance est donc aléatoire pour l'assistant et onéreuse pour l'assisté. Mais, elle constitue une dépense extraordinaire qui entre dans le champ de l'avarie commune. Cette dépense sera donc à la charge de l'ensemble des parties intéressées par l'aventure maritime. La Cour d'appel de Rennes a décidé qu'en faisant appel à un remorqueur, le capitaine du navire assisté avait engagé une dépense exceptionnelle nécessaire au salut de l'expédition<sup>76</sup>.

La nouvelle Convention de Londres de 1989 sur la rémunération d'assistance remplace celle de 1910. Elle a modifié et unifié le droit de l'assistance. Elle a été ratifiée par la France et est entrée en vigueur en novembre 2002. Elle a maintenu les principes classiques de la Convention de 1910 pour le calcul de cette rémunération avec l'ensemble des critères qui doivent être pris en considération par l'arbitre et par le juge à savoir :

- la valeur du navire et autres biens sauvés ;
- l'étendue du succès obtenu ;
- la nature et l'importance du danger ;
- l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines ;
- le temps passé ;
- les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants ;
- les risques de responsabilité et autres courus par les assistants.

Cependant, seules les opérations qui ont eu un résultat utile donnent droit à rémunération mais celle-ci ne doit pas dépasser la valeur du navire et celle des autres biens sauvés.

Par contre, faute de résultat utile pour le sauvetage du navire et des biens, l'assistant a, toutefois, droit à une rémunération spéciale pour la préservation de l'environnement. Donc, contrairement à la règle classique de « *no cure no pay* », cette rémunération spéciale est

---

<sup>76</sup> CA de Rennes du 18 octobre 1971, DMF 1972, p. 337.

laissée à la législation nationale. La Convention de Londres prévoit qu'elle est due par le propriétaire du navire<sup>77</sup>.

## 2) Les dépenses substituées

Il s'agit de dépenses occasionnées en remplacement de celles qui auraient dû être classées en avarie commune. Ce sont des dépenses substituées qui ont été admises par la pratique. Elles sont bonifiées en avarie commune<sup>78</sup>. Le dictionnaire de droit maritime d'Alain Le Bayon, professeur émérite de l'université de Brest 2004, définit les dépenses substituées comme étant « *des dépenses supplémentaires qui ne devraient pas, normalement, être bonifiées car elles n'ont pas été exposées en vue d'un salut commun, mais qui ont été faites en substitution d'une autre dépense qui, elles, auraient été bonifiées en avarie commune. Ainsi, en est-il, par exemple, des dépenses de remorquage d'un navire décidées par le capitaine, depuis le port de refuge vers un autre port mieux outillé pour effectuer des réparations* »<sup>79</sup>.

Par ailleurs, Rodière la définit comme une dépense « *qui par nature, n'est pas une avarie commune parce qu'elle n'est pas la conséquence directe de l'acte d'avarie commune mais qui emprunte ce caractère parce que, en certaines circonstances, elle prend la place d'une dépense qui aurait été commune* »<sup>80</sup>.

Il conviendra de calculer la dépense qui aurait été engagée si la mesure de substitution n'avait pas été prise. Si la dépense substituée est d'un montant inférieur, elle sera admise en totalité. Si elle est d'un montant supérieur, il n'y aura bonification que pour la partie égale à la dépense évitée.

De plus, les dépenses exposées pour le règlement sont prises en compte pour le calcul des contributions payables par le navire et la cargaison<sup>81</sup>. L'article 28 de la loi française énonce que « *toute dépense supplémentaire, volontairement exposée pour éviter une dépense ou une perte qui aurait été classée en avarie commune sera elle-même bonifiée comme telle, à concurrence du montant de la dépense économisée ou de la perte évitée* ».

---

<sup>77</sup> Claude Douay, avocat général et membre de l'Académie de Marine, DMF 1990, n°493 04-1990.

<sup>78</sup> Voir arrêt Bijela 1994 cité en deuxième partie de ce mémoire.

<sup>79</sup> Martin Ndende professeur à l'université de Nantes, DMF 2005, n°659 05-2005, p. 92 et 93.

<sup>80</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, n°425, 1972.

<sup>81</sup> Loi 67-545 du 7 juillet 1967, art.28 ; Règles d'York et d'Anvers, Règle F.

## **Section 4 : Les documents et informations requis par le dispacheur**

Les documents et informations requis varient selon la nature de l'incident : selon s'il y a eu recours à un port intermédiaire, si le navire s'est échoué ou a subi un incendie.

Tout d'abord, si le navire a fait relâche dans un port intermédiaire, diverses informations doivent être requises :

- L'extrait du journal de bord qui indique les date, heure et lieu où le navire est arrivé au port intermédiaire ;
- Le détail concernant le déchargement des marchandises au port, indiquant le montant si cela a été fait pour le salut commun ;
- Le détail des réparations effectuées au port de refuge afin de savoir si elles sont temporaires ou permanentes et connaître le montant des réparations ;
- Tout rapport d'expertise ;
- Les dépenses des agents couvrant la détention au port ;
- Le détail des salaires et allocations de l'équipage durant la période où le navire se trouvait dans ce port ;
- Le détail des honoraires et frais payés aux experts ;
- Le détail du combustible et des provisions consommés par le déroutement au port.

Si le navire a subi un incendie, doivent être transmis un rapport d'expertise montrant les dommages dus au feu et les efforts pour éteindre le feu, les comptes des réparations du navire ainsi que les avances pour les frais engagés pour éteindre le feu.

Dans l'hypothèse où il y a eu échouement volontaire du navire afin de sauver l'expédition : sont requis un rapport d'expertise, les comptes des réparations, les comptes de frais subis pour alléger le navire ainsi qu'une copie du contrat d'assistance si le navire a été remis à flot par des remorqueurs.

S'agissant des marchandises, plusieurs documents doivent être transmis au dispacheur : le connaissement, le manifeste des marchandises à bord au moment de l'incident, le rapport d'expertise des marchandises endommagées ou détruites suite à l'incident ou au port de refuge, les documents de contribution signés par les intérêts marchandises, c'est-à-dire le *General Average Bond*, les garanties signées par les assureurs facultés ou les copies des reçus des dépôts.

De plus, les documents requis des intérêts marchandises sont la copie de la facture, du connaissement, documents de réclamation, rapports d'expertise concernant tout dommage à la marchandise et éventuellement l'acte de subrogation en cas d'assurance.

## **Section 5 : Préparation de la dispache**

Le principe est que le montant du sacrifice fait et/ou de la dépense engagée par le capitaine ou toute autre personne 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 sauvées leur appartenant.

La contribution ne dépend pas de la relation juridique née du contrat de transport. Elle repose sur l'idée d'association de fait<sup>82</sup>.

En pratique, la préparation de la dispache est très complexe. Elle est établie par le dispacheur.

---

<sup>82</sup> Parenthou, rapport destiné à l'Assemblée de l'AIDE de Rotterdam, 1967, p.17 ; Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, n°339, 1972.

Celui-ci doit établir les valeurs définitives du navire, des soutes, des conteneurs, le cas échéant, et celles des marchandises. Puis, il détermine le montant total des dépenses admissibles. Au terme de ces opérations, il fixe le montant global de la masse créancière comprenant les dépenses et les sacrifices que le navire et cargaison ont exposés et subis pour permettre le salut commun et qui ouvrent droit à contribution (il s'agit de la valeur des pertes) et le montant de la masse débitrice comprenant les valeurs sauvées à la fin du voyage au titre du navire, du fret et de la cargaison qui doivent participer à la contribution (il s'agit de la valeur des biens bénéficiaires). Il déterminera, ensuite, le taux de contribution définitif qui permettra de calculer la part que chacun des intéressés supportera.

La contribution d'avarie commune est la part mise, selon un pourcentage uniforme, à la charge de l'armateur et de chacun des propriétaires des marchandises, pour le sacrifice fait et/ou la dépense engagée dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison.

Cette contribution provisoire prise au moment de la livraison de la marchandise est ajustée de manière définitive après établissement du décompte par le dispacheur.

## A. Masse créancière

La masse créancière, ou masse active, représente les frais et la valeur des dommages inscrits en avarie commune. Elle est composée de tous les intérêts qui ont subi une avarie et/ou une dépense entrant dans le cadre de l'avarie commune. Les intérêts, les ayant subies, ont droit à une indemnité d'avarie commune.

En revanche, en sont exclus les dépenses engagées et les dommages subis par les intérêts non constitutifs de la communauté comme les cargaisons clandestines ou faussement déclarées.

Pour ces dernières, l'équité impose que celui qui contribue bénéficie de l'admission et inversement. Mais, ici, la règle est écartée car il y a déloyauté voire fraude.

Si la valeur des marchandises a été inexactement déclarée, la Règle XIX traite de l'hypothèse selon laquelle la valeur déclarée est inférieure à la valeur réelle. Dans ce cas, il

faut les admettre sur la base de la valeur déclarée mais en les faisant contribuer sur celle de la valeur réelle. Une difficulté a fait débat car la Règle vise l'hypothèse des marchandises « *faussement* » déclarées. Cela ne vise-t-il que le dol ou également une simple erreur ? Il a été décidé que l'erreur devait être retenue au même titre que le dol<sup>83</sup>.

Pour les marchandises non déclarées et qui n'ont donné lieu à aucun reçu et à aucun connaissance car elles ont été chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, la même Règle dispose qu'elles ne seront pas admises en avarie commune mais qu'elles resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

S'agissant des marchandises chargées en pontée, celles-ci obéissent traditionnellement à un régime juridique particulier car elles courent de plus grands risques et compromettent la stabilité du navire. Depuis 1924, la Règle I, qui a pour titre « *jet de la cargaison* », dispose que « *aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce* ». C'est la solution que le droit interne français applique spécialement à la pontée<sup>84</sup>.

Par ailleurs, il convient de préciser que les dépenses engagées ou les dommages subis ne sont admis que s'ils concernent un élément de la communauté d'intérêts. Autrement, il s'agirait d'une avarie particulière dont la valeur serait imputée à son propriétaire. En effet, l'article 23 de la loi française dispose que « *l'avarie particulière est supportée par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité* ».

Le dispacheur va devoir ajouter à cette masse créancière le montant des frais versés assortis de leurs intérêts. A titre d'exemple, si une assistance a eu lieu, l'indemnité d'assistance ainsi que tous les frais annexes en résultant s'inscriront dans la masse créancière<sup>85</sup>.

---

<sup>83</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer n°346, 1972.

<sup>84</sup> Loi 67-545 du 7 juillet 1967, art. 35 et 36.

<sup>85</sup> Pierre Bonassies et Christian Scapel, Traité de droit maritime, n°541.2006.

## B. Masse débitrice

La masse débitrice totalise les valeurs sauvées à la fin du voyage.

Les intérêts sauvés vont devoir contribuer pour compenser ceux dont la valeur a été amoindrie par ces mesures exceptionnelles. Le principe général est que les biens sauvés par l'avarie commune doivent contribuer proportionnellement à leur valeur au lieu et place où l'aventure commune s'achève selon la Règle G qui précise « *la fin de l'aventure* » et le droit français qui situe l'évaluation « *au port où s'achève l'expédition pour le navire et au port de déchargement des marchandises*<sup>86</sup> ».

Les trois principaux éléments sont le navire, la cargaison, le fret. En outre, nous pouvons également citer les conteneurs vides et les combustibles.

- Concernant le navire, jusqu'en 1967, le droit français ne faisait contribuer le navire que pour la moitié de sa valeur alors que la cargaison contribuait pour la totalité. Une modification a eu lieu pour le faire contribuer pour 100% de sa valeur afin d'aligner le droit français sur les Règles d'York et d'Anvers. Désormais, le navire contribue selon sa valeur au moment de la fin du voyage, c'est-à-dire au port de destination après déchargement des marchandises sauf si le voyage a été abandonné dans un port intermédiaire. En effet, l'article 30 de la loi du 7 juillet 1967 énonce que « *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* ». Selon la Règle XVII, sur les valeurs contributives, « *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. La contribution à l'avarie commune sera établie sur sa valeur nette réelle à la fin du voyage* »<sup>87</sup>.
- Concernant les marchandises, selon la Règle XVII, le dispatcheur va d'abord évaluer leur valeur réelle nette. Il va prendre leur valeur au moment du déchargement avec comme preuve la facture commerciale remise au réceptionnaire. La facture doit être

---

<sup>86</sup> Loi 67-545 du 7 juillet 1967, art. 28, 30, 31, 33.

<sup>87</sup> R.Parenthou, La valeur des navires et l'avarie commune, DMF 1979, p. 131

CAF (Coût, Assurance et Fret) à moins que le fret ne soit payable à destination. A défaut de facture, la valeur sera déterminée au moment de l'embarquement. La Règle XVII stipule en effet que « *la contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, sauf que la valeur de la cargaison sera le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée* ». De plus, l'article 31 de la loi française du 7 juillet 1967 dispose que « *les marchandises sauvées ou sacrifiées contribuent en proportion de leur valeur marchande réelle ou supposée au port de déchargement* ».

« *Quand une cargaison est vendue en cours de voyage, elle contribue sur le produit net de vente augmenté du montant admis en avarie commune* ».

Aussi, lorsque la marchandise est en perte totale en raison d'un sacrifice ou d'une vente avant d'arriver à destination, les détails de la valeur de cette cargaison doivent être obtenus comme si elle avait été livrée.

Toutefois, lorsque la marchandise est vendue aux enchères par la douane suite au refus du destinataire de régler ou de signer un *General Average Bond* ou de fournir une garantie, le transporteur est affranchi de toute réclamation à son encontre du fait de sa défaillance<sup>88</sup>.

Le dispacheur ajoute à la masse débitrice la valeur totale des intérêts ayant été sacrifiés. Si les marchandises sacrifiées n'y contribuent 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.

---

<sup>88</sup> TC de Nanterre du 2 décembre 2005 Sarl Clem c/ Gefco, BTL 2006 p. 399.

En revanche, il convient de préciser que certains éléments engagés dans l'expédition maritime sont dispensés de contribution :

- les bagages et effets personnels des passagers : la Règle XVII les laisse hors du champ de l'avarie commune ;
- les bagages et effets personnels de l'équipage : les Règles d'York et d'Anvers n'en parlent pas. Leur sort est laissé à l'appréciation du dispacheur. Rodière explique qu'ils sont pris en compte lorsque leur sacrifice et leur valeur sont établis. En général, les armateurs souscrivent des polices spéciales dites « *effets d'équipage* »<sup>89</sup> ;
- les véhicules de tourisme privés et accompagnés : la Règle XVII a été modifiée en 1994. Désormais, ils ne contribuent pas ;
- les colis postaux : la Règle XVII les a exclus en 1994. Cette solution avait déjà été retenue antérieurement<sup>90</sup>.

Ainsi, l'article 37 de la loi française dispose que « *les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni de reçu, ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés* » de telle sorte que ce sacrifice entre dans les caractéristiques de l'avarie commune. De même, la Règle XVII e) précise que « *le courrier, les bagages des passagers, les effets personnels et les véhicules à moteurs et accompagnés ne contribueront pas à l'avarie commune.* »

- Concernant le fret, celui-ci, gagné durant le voyage, contribue. L'expert prend en compte le montant de ce fret prévu au contrat de transport ou au contrat d'affrètement.

Si le fret est payable à destination, il contribue seulement lorsque la livraison est saine, c'est au risque du transporteur. Sa contribution se fera sur sa valeur nette.

---

<sup>89</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, n°344, 1972.

<sup>90</sup> Cass.com 4 mars 1957 : postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition s'ils ont été sacrifiés, DMF 1957, p. 333.

## C. Répartition

Cette phase met fin à la mise en œuvre du règlement d'avarie commune. Le dispatcheur va effectuer un rapprochement entre la masse créancière et la masse débitrice afin de pouvoir déterminer la contribution de chacun des intéressés, proportionnellement à la valeur de leur intérêt respectif.

Nous prenons comme exemple un cas concret de calcul d'indemnités et de différentes contributions des parties après déclaration d'une avarie commune suite à un incendie ayant causé des dommages aux divers intérêts.

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

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

La méthode de détermination des indemnités présentée ici est inspirée de l'article FORTUNE DE MER publications 1-2007 disponible sur [www.fortunes-de-mer.com](http://www.fortunes-de-mer.com)<sup>91</sup>.

<sup>91</sup> Proposé par Jaques Olivier MBOM, Ingénieur logistique avec la collaboration rédactionnelle de Gaston Roland NGOOH, Directeur des recherches, <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Avaries-communes-indemnitees.htm>.

## D. Collecte et exécution de la contribution

Ainsi, après examen de tous les documents et après avoir obtenu des réponses à ses questions, le dispacheur produira un rapport énonçant les circonstances de l'incident, les relations contractuelles gouvernant son décompte, les montants accordés en avarie commune pour le sacrifice des biens et les frais engagés, les valeurs des intérêts contributives et le montant final du débit ou du crédit des parties concernées.

Un extrait du décompte ou une copie de celui-ci sera envoyé aux intérêts cargaison et s'ils sont débiteurs, ils devront envoyer le montant approprié au dispacheur en règlement de leur contribution. S'ils sont créditeurs, ils seront informés que le paiement leur sera fait en temps utile lorsque tous les montants dus auront été collectés.

Le lieu où le décompte sera établi est, généralement, déterminé par le contrat de transport. A défaut, on retiendra le lieu où le dispacheur exerce son activité et, en cas de pluralité de dispacheurs, on privilégiera celui qui représente l'armateur. Le non respect de la convention peut justifier le refus d'homologuer.

Le règlement d'avarie commune n'a juridiquement qu'une valeur de constat. Il est donc soumis à l'approbation des parties intéressées<sup>92</sup>.

Si l'une des parties refuse, l'article 6 du décret du 19 janvier 1968 prévoit que le règlement sera soumis à l'homologation du tribunal, à la requête de la partie la plus diligente. Le tribunal examinera le règlement et l'homologuera s'il l'estime équitable et impartial<sup>93</sup>.

Ainsi, nous pouvons à titre d'exemple, citer un arrêt de la Cour Suprême Fédérale d'Allemagne<sup>94</sup> qui a cassé l'arrêt de la Cour d'appel de Hambourg pour avoir statué que le contrat entre l'armateur et le dispacheur était un contrat de gestion d'affaires entre eux. Elle a estimé que l'on pouvait considérer le dispacheur comme étant intervenu conformément aux dispositions du paragraphe 728 du HGB et qu'il avait agi en tant que dispacheur officiellement

---

<sup>92</sup> Castel Insurance Co v. Hong kong Islands shipping Co 1983 2 Lloyd's Report, p. 376 à 381.

<sup>93</sup> Décret n°68-65 du 19 janvier 1968, art.5 ; Rodière et Du Pontavice, Droit maritime, 12è éd., paragraphe 502.

<sup>94</sup> Gérard Auchter, université de Mulhouse, DMF 1998 n°580 03-1998.

chargé de procéder au règlement d'avarie commune et à la dispache. Elle a statué qu'il n'y avait pas eu entre l'armateur et le dispacheur un contrat de gestion d'affaires soumis au droit privé mais au contraire, un contrat ayant pour objet la protection des intérêts de toutes les personnes participant à l'expédition maritime, que ce soit l'armateur ou les propriétaires des marchandises. Cette obligation de protection suppose évidemment que le dispacheur veille tant à la défense des intérêts de toutes les personnes concernées dans l'aventure et pas seulement à celle des intérêts de son mandant lors de l'établissement de la dispache et du règlement d'avarie commune.

**DEUXIEME PARTIE :**

**ANALYSE JURIDIQUE DE  
L'AVARIE COMMUNE**

# Chapitre I : Les Règles d'York et d'Anvers

La première tentative de réglementation remonte à 1860. Mais les premières véritables Règles ont été adoptées à York en 1864 et à Anvers en 1877, à l'occasion d'un congrès de l'International Law Association qui s'est tenu à Anvers. Elles ont pris le nom des Règles d'York et d'Anvers.

Il a fallu attendre 1924 pour compléter les Règles précédentes mettant en valeur et à certains égards en opposition deux conceptions, l'une française et l'autre anglaise avec l'apparition de la distinction entre les règles lettrées fixant les principes et les règles numérotées plus spécifiques.

Puis, les Règles de 1950 ont été les premières à avoir été discutées et votées sous l'impulsion du Comité Maritime International et ont introduit la fameuse Règle d'interprétation.

A la suite de demandes de réforme provenant notamment des assureurs maritimes, les Règles de 1974 ont été adoptées. Rodière et Lureau ont précisé que ces dernières n'avaient pas pour objet de supprimer les Règles précédentes mais seulement de les simplifier et de les améliorer<sup>95</sup>.

Dès son adoption en 1994<sup>96</sup>, cette version des Règles a fait l'objet d'une contestation ouverte entre les assureurs corps et facultés et entre les armateurs et leur P&I Club. Les Règles de 1994 n'avaient pas mis un terme à toutes les discussions. En effet, les dépenses au port de refuge et les réparations provisoires continuaient à faire débat. Par ailleurs, des difficultés ont été relevées, notamment celles concernant la prescription des actions dérivant de l'avarie commune qui n'était pas prévue par les Règles.

---

<sup>95</sup> Rodière et Lureau, Traité général de droit maritime, événements de mer, n°301, 1972.

<sup>96</sup> Annexe n°9.

En 2004, à la suite des modifications apportées aux Règles d'York et d'Anvers en 1990 et en 1994, le CMI, après une tentative infructueuse lors de la Conférence de Tolède en 2000 et de Singapour en 2001, a entrepris de voter les modifications donnant naissance aux Règles adoptées à Vancouver, celles-ci étant un peu plus favorables aux chargeurs que les précédentes.

Les Règles d'York et d'Anvers se rapportent aux règles lettrées A-G et aux règles numérotées de I à XXIII et sont précédées d'une règle d'interprétation qui dispose que dans le règlement d'avarie commune, les règles 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<sup>97</sup>.

La première phrase des Règles prévoit que celles-ci ne doivent pas être interprétées comme une simple codification de quelque loi nationale ou de quelque pratique nationale ou internationale. Ainsi, elles ont le même effet qu'un contrat entre les parties et doivent être interprétées comme tout autre contrat. Cependant, elles ne constituent pas un code complet ou autonome.

Les règles lettrées donnent les principes larges de ce que constitue l'avarie commune alors que les règles numérotées concernent les sacrifices et frais et évoquent les procédures concernant les allocations pour des cas spécifiques.

Ces Règles commencent par une Règle d'interprétation donnant priorité aux règles numérotées lors d'un conflit avec les règles lettrées. Ainsi, par exemple, la Règle C exclut les pertes dues au retard mais la Règle XI d'York et d'Anvers énonce que certains frais de détention au port de refuge peuvent être admis. Mais la Règle XI prime sur la Règle C, ces dépenses pourront donc être admises.

On peut dire que les Règles d'York et d'Anvers sont un corps de règles qui révèlent d'une pratique évolutive et qui sont périodiquement actualisées. Leur objet est la contribution

---

<sup>97</sup> CA Aix en Provence, 2ème ch.com 13 mars 2002 n°98/14032, Blue Shire Marine contre Mutuelle du Mans, Lamyline.

aux avaries et dépenses décidées pour le salut ou le bénéfice commun de l'expédition de tous ceux à qui le succès de l'aventure maritime profite.

La Règle d'interprétation donne priorité à la Règle Paramount et aux règles numérotées sur les règles lettrées. Les autres principes énoncés dans la Règle A sont donc sans effet s'ils sont en contradiction avec les règles numérotées ni même les principes de base des règles lettrées de B à G. « *En effet, lesdites règles lettrées ne s'appliquent qu'aux seuls cas non résolus par les règles numérotées* »<sup>98</sup>. Cette Règle a résulté de l'affaire du navire « MAKIS ». En l'espèce, le navire avait subi des dommages alors qu'il n'était plus en danger, le juge avait refusé l'admission en avarie commune des dommages occasionnés faisant primer les règles lettrées notamment la Règle A prévoyant la notion de péril sur les règles numérotées, le principe général primant sur les cas spécifiques. Pour réfuter ce jugement, il en a résulté l'accord « MAKIS » (*Makis agreement*) et l'insertion de la Règle d'interprétation en 1950.

La Règle Paramount évoque le caractère raisonnable du sacrifice ou de la dépense. Cette condition a résulté de la Conférence de Sydney de 1994. Elle s'applique à tous les cas d'avarie commune, tant ceux des règles numérotées que ceux des règles lettrées. Elle dispose qu'« *en aucun cas un sacrifice ou une dépense qui n'a pas été raisonnablement consenti ne sera admis en avarie commune.* »

Dans les Règles d'York et d'Anvers de 1974, l'expression « *raisonnable* » se trouvait dans deux règles numérotées seulement. Par conséquent, dans les autres cas, aucun sacrifice ni aucune dépense n'avait besoin d'être raisonnable. Les Règles d'York et d'Anvers s'étaient donc éloignées des principes qui se trouvaient à leur origine. C'est pourquoi, lors de la Conférence à Sydney, la délégation a proposé l'incorporation d'une Règle Paramount, ce qui a été retenu suite à l'affaire du navire « ALPHA » de 1991<sup>99</sup>.

Cette Règle modifie sensiblement certaines solutions anciennement retenues.

---

<sup>98</sup> Pierre Bonassies et Christian Scapel, *Traité de droit maritime*, n°531, 2006.

<sup>99</sup> MYERSON, *The York-Antwerp Rules 1994 : The American experience at Sydney*, LMCLQ 1997, p. 379 ; 1991 2 Lloyd's report, p. 515 à 521 ; *Corfu Navigation Co. V. Mobil Shipping* 1991 ; voir arrêt cité dans le deuxième chapitre de la deuxième partie du mémoire.

## Section 1 : Les règles lettrées

La Règle A définit l'acte d'avarie commune. Traditionnellement, il n'y avait pas de contribution pour les sacrifices ou frais à moins qu'ils n'aient été un succès dans la garantie de la sécurité des biens dans l'aventure maritime commune. Cette Règle n'implique pas que le succès soit un critère. Elle se réfère seulement au sacrifice ou dépense extraordinaire intentionnel et raisonnable, fait ou encouru pour le salut commun dans le but de préserver d'un péril les biens impliqués.

Aucune contribution en avarie commune n'est payable si le navire et les marchandises sont perdus avant l'arrivée à destination.

Les quatre principes de l'avarie commune sont repris dans la Règle A.

Toutefois, il est possible d'accorder une réclamation en avarie commune même si l'un des principes de la Règle A n'est pas présent. Il s'agit d'une avarie commune artificielle.

En effet, la création de l'avarie commune artificielle fait partie de l'évolution lente en faveur des armateurs.

Si le péril était un ingrédient important de l'avarie commune, son importance était réduite en 1890 et 1950 par les Règles X b) et XI b) et l'absence d'un péril imminent dans ces deux Règles ainsi que dans les Règles X a) et XII.

La Règle d'interprétation a été modifiée en 1994 pour statuer que la Règle Paramount, requérant que le sacrifice ou la dépense doit être fait raisonnablement, prime sur toutes les autres Règles mais que les règles numérotées continuent à prédominer les règles lettrées en cas de conflit entre elles.

En conséquence, l'avarie commune peut être déclarée même si elle n'obéit pas aux critères de la Règle A si la règle numérotée le prévoit. Le caractère raisonnable est le seul élément requis qui prime sur les règles numérotées grâce à la Règle Paramount.

La Règle B. Dans la révision de 1994, cette Règle traite du remorquage. Elle énonce « *qu'il y a une aventure maritime commune lorsqu'un ou plusieurs navires remorquent ou poussent un ou plusieurs autres navires, pourvu que tous soient engagés dans des activités commerciales et non dans une opération d'assistance* ».

Cette Règle s'appliquera seulement si les Règles de 1994 ont été incluses dans le contrat de remorquage et le contrat de transport. En l'absence de cette provision, l'affaire sera réglée selon la loi et la pratique applicables.

La Règle C. Afin d'avoir une réclamation d'avarie commune, un lien de causalité entre la perte et l'acte lui-même doit exister. Elle spécifie que « *seuls les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune seront admis en avarie commune* »<sup>100</sup>.

Il faut qu'il y ait une liaison indiscutable et étroite<sup>101</sup>, une attache directe de causalité entre l'acte et l'avarie<sup>102</sup>.

En revanche, les pertes ou dommages au navire et aux marchandises suite à un retard durant le voyage, telles les surestaries ou les pertes indirectes comme la perte de marché ne sont pas admis<sup>103</sup>. Le dommage résultant du retard est une conséquence indirecte de l'acte d'avarie commune. En outre, la Règle C a été modifiée à Sydney en 1994 et dispose qu'aucune contribution ne sera faite pour les pertes ou dépenses subis pour les dommages à l'environnement ou pour limiter la relâche de substances polluantes. Plus généralement, l'avarie commune est liée à un dommage réel, une avarie subie ou une dépense effectuée. Toutefois, cette Règle est sujette aux règles numérotées.

La Règle D. Dans les Règles d'York et d'Anvers de 1950, elle était source de problèmes. En effet, elle semblait vouloir dire que les transporteurs pouvaient mettre en application la contribution même s'ils étaient responsables sous la loi ou la Convention

---

<sup>100</sup> CA Aix en Provence, 2ème ch.com 13 mars 2002 n°98/14032, Blue Shire Marine contre Mutuelle du Mans, Lamyline.

<sup>101</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, n°364, 1972.

<sup>102</sup> H. Harrel-Courtès, Le nouveau droit français de l'assurance maritime et des événements de mer, édition de l'Argus, 1968.

<sup>103</sup> CA Aix en Provence, 2ème ch.com 13 mars 2002 n°98/14032, Blue Shire Marine contre Mutuelle du Mans, Lamyline.

internationale pour les pertes et dommages aux marchandises. Deux parties distinctes étaient mentionnées :

- La première partie de la Règle avait pour objectif de s'assurer que le décompte d'avarie commune soit effectué le plus rapidement possible sans faire référence à une quelconque faute. La faute qui n'a jamais été définie par les Règles devait être déterminée ailleurs. On peut dire « *peu importe à l'aventure qu'elle provienne d'un accident, d'une faute ou d'un vice propre. Ce qui l'intéresse seulement, c'est d'en sortir au plus tôt* »<sup>104</sup>. C'est cette observation qui justifie la Règle D que la jurisprudence n'a pas de mal à appliquer<sup>105</sup>.
- La seconde partie établit que malgré l'établissement du décompte, la partie à laquelle on réclame une contribution conserve tous les droits, recours et défense. Cette Règle ne peut pas outrepasser les obligations du transporteur sous les Conventions internationales applicables.

La Règle D donne une reconnaissance explicite sur le fait que l'avarie commune existe nonobstant une faute ou rupture du contrat par n'importe laquelle des parties. Il s'ensuit qu'en principe, les procédures pour la protection des droits des parties dans l'avarie commune doivent être observées.

De plus, l'existence d'une avarie commune ne préjudicie pas tous droits ou défenses qui sont ouverts aux parties, par exemple en relation aux dommages aux marchandises ou l'allégation d'une rupture de contrat.

Cette Règle réserve les recours dans le cas où l'événement à l'origine de l'avarie commune serait la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure. En effet, la Règle D dispose que « *lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties*

---

<sup>104</sup> Bousquet, Etude sur les Règles d'York et d'Anvers et la Règle d'Anvers de 1903 : thèse Montpellier, 1906, n°204.

<sup>105</sup> CA Rennes, 18 octobre 1971, navire KALKAS, DMF 1972 p. 337 ; CA Paris, 16 mai 1973, navire MATEO, DMF 1973, p. 666 ; J.D. Ray, La Règle D d'York et d'Anvers et l'innavigabilité du navire, DMF 1971, p. 387.

*engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute »<sup>106</sup>.*

L'avarie commune, occasionnée par l'acte volontaire du capitaine en vue du salut commun, conserve sa nature intrinsèque d'avarie commune.

La certaine confusion qui résulte de la Règle D « *sans préjudice des recours...* » est levée par les lois françaises et allemandes par les articles 27 de la loi du 7 juillet 1967, et 702 II du HGB. Cette mention signifie seulement que le recours, sauvegardant le droit des parties à réclamer le recouvrement de leur contribution contre le responsable de la faute ayant déclenché l'acte d'avarie commune, existe.

Selon M. Roger Parenthou, « *la Règle D n'a jamais voulu faire autre chose que de réserver le droit de recours contre la partie fautive mais en préservant aussi l'action en contribution du fait même de l'existence d'un acte d'avarie commune (le texte dit : ...il n'y en aura « pas moins lieu à contribution... » voir aussi rédaction parallèle loi française du 7/07/67). On ne peut guère aller plus loin dans ce domaine au risque de créer des difficultés supplémentaires, voire des conflits, en raison de l'existence de conventions internationales en matière de responsabilité (Règles de Hambourg par exemple) ou encore avec les droits internes lorsqu'ils peuvent s'appliquer »<sup>107</sup>.*

Ainsi, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a statué que le transporteur maritime avait commis une faute dans l'aggravation des dommages suite à une faute nautique du pilote. Lors de l'approche au port d'Alexandrie, le navire « VILLE D'AURORE » avait heurté une épave et l'eau était montée dans les cales inondant certains conteneurs. Bien que la CMA CGM ait pu opposer la faute nautique et déclarer une avarie commune pour récupérer les frais de remorquage et d'assistance exposés, la Cour a mis à sa charge 60% des dommages subis par le destinataire, le transporteur n'ayant pris aucune initiative pour dépoter les conteneurs au port

---

<sup>106</sup> CA de Versailles du 15 janvier 2009, BTL n°3257 du 2 février 2009 p.76 et 77 ; Cour de cassation ch com 22 juin 1999 pourvoi n°94-16.830, arrêt n° 1283 bulletin civil; Sentence 1099 du 25 juin 2004, CAMP n°604, DMF décembre 2004.

<sup>107</sup> Roger Parenthou : Les problèmes d'avarie commune, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, 2001 p. 166 à 169.

d'Alexandrie avant leur arrivée deux mois plus tard à Hambourg, les marchandises étant arrivées moisies<sup>108</sup>.

La jurisprudence ne donne pas à cette Règle une portée absolue lorsque celui qui revendique l'application de l'avarie commune est le responsable, plus particulièrement, lorsqu'elle est invoquée par l'armateur alors que l'avarie commune est due à l'innavigabilité du navire avant le début du voyage<sup>109</sup>.

La Règle E. La responsabilité de la preuve incombe à la partie réclamant la contribution. C'est à elle qu'il appartient d'établir que la déclaration d'avarie commune et le montant alloué sont raisonnables<sup>110</sup>. La situation doit être jugée selon le cas. Il est précisé dans cette Règle que tout réclamant doit notifier sa réclamation par écrit au dispacheur dans un délai de douze mois à compter de la fin du voyage. Une provision similaire de douze mois s'applique pour supporter une réclamation notifiée après quoi le dispacheur aura la liberté de faire une estimation basée sur l'information qu'il a en sa possession.

La Règle F. Un navire endommagé peut être remorqué à destination avec son chargement à bord pour éviter d'avoir des coûts de déchargement, stockage, réparations permanentes et rechargement au port de refuge. Toutes ces dépenses auraient été admises en avarie commune si elles avaient été effectuées. Le recours à une méthode alternative peut bénéficier à tous en faisant des dépenses substituées. Cette Règle stipule que « *toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise, à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée* »<sup>111</sup>.

---

<sup>108</sup> CA d'Aix-en-Provence du 23 septembre 1999, DMF 2001 p. 598.

<sup>109</sup> CA de Paris, 5<sup>e</sup> ch., 16 mai 1973, BT1973, p. 317 ; Sentence CAMP n°630, 20 septembre 1986, DMF 1987, p.315, le transporteur a été condamné à supporter la contribution, l'innavigabilité ayant été retenue suite à un défaut d'entretien; Louis Dreyfus Co. V. Tempus SS Co. 1931 AC 726, p. 747 ; CA Rennes du 11 mars 1963, DMF 1963, p. 663 ; note Chauveau, p. 374.

<sup>110</sup> CA d'Aix-en-Provence du 13 mars 2002 n°98/14092, Blue Shire Marine contre Mutuelle du Mans Lamyline.

<sup>111</sup> Idem, CA d'Aix-en-Provence rejetant une dépense de réparation (pourtant admise par le dispacheur), les armateurs ne démontrant ni que ces travaux avaient permis de réaliser une économie ni qu'il était nécessaire de procéder à une réparation provisoire.

La Règle G. En cas d'absence d'une clause spécifique dans le contrat de transport, l'avarie commune est généralement ajustée à l'endroit où le voyage se termine, selon la loi de ce pays.

Ainsi, le paragraphe 727 HGB se référant à la loi allemande énonce que la détermination et la réparation des dommages sont faites au lieu de destination. Et si le voyage n'arrive pas à destination, elles seront faites au port où le voyage se termine. En France, l'article 30 de la loi du 7 juillet 1967 évoque le port où s'achève l'expédition. Toutefois, le contrat peut prévoir que le décompte se fera selon les Règles d'York et d'Anvers à moins que les parties aient choisi un autre mode de décompte. La Règle G précise que « *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 l'aventure se termine* ».

Cette Règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi<sup>112</sup>. Le lieu d'établissement est souvent prévu dans la convention des parties dans le contrat de transport, dans la charte-partie ou le connaissement, la convention étant la loi des parties. Si cette convention n'est pas respectée, elle peut entraîner le refus d'homologation du règlement. En l'absence de convention, ce sont les dispacheurs qui dressent la dispache selon son ordre juridique<sup>113</sup>. Cette pratique, qui consiste à ne plus tenir compte du lieu de la fin du voyage, est devenue fréquente. Toutefois, l'évaluation des intérêts de la communauté demeure légalement fixée au lieu où le voyage a pris fin.

Deux provisions ont également été incorporées dans la Règle G en 1994, comme nous l'avons exposé dans la première partie de ce mémoire, à la section 2 du chapitre II, relatives à l'acheminement des marchandises sur un autre navire ne nécessitant plus la signature d'un *Non-Separation Agreement*, excepté le fait que les intérêts marchandises doivent en être notifiés.

---

<sup>112</sup>CA d'Aix-en-Provence du 13 mars 2002 n°98/14092, Blue Shire Marine contre Mutuelle du Mans Lamyline.

<sup>113</sup> Rodière et Lureau, Traité général de droit maritime, événements de mer, p. 477, 1972.

## Section 2 : Les règles numérotées

Lors de la conférence de Vancouver, le 1er juin 2004, quelques modifications de fond ont eu lieu. Celles-ci ne portent que sur cinq règles numérotées et l'ajout d'une règle relative à la prescription que nous allons également étudier<sup>114</sup>.

Les règles numérotées couvrent des cas spécifiques. Elles incluent des normes détaillées :

- La Règle I : le jet de la cargaison à la mer. Même si la navigation le rend de moins en moins fréquent<sup>115</sup>, le jet de la cargaison à la mer subsiste particulièrement dans le cas de l'incendie à bord du navire ou dans le cas du renflouement ;
- La Règle II : la perte ou le dommage causé par des sacrifices pour le salut commun. Cette Règle précise que seront admis en avarie commune les pertes ou dommages rendus nécessaires par le jet à la mer, notamment ceux qui résultent de l'entrée d'eau par toute ouverture pratiquée en vue d'opérer le jet ;
- La Règle III : l'extinction d'un incendie à bord. Se référant à cette Règle selon laquelle « sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord », la Cour d'appel de Rouen déclare que la détérioration des cartons, endommagés à la suite d'acte volontaire du capitaine qui a inondé les conteneurs pour éviter la propagation du feu, entre bien dans cette catégorie, à condition que cette lutte intéresse le navire et la cargaison<sup>116</sup>. Généralement, l'incendie donne naissance à deux types d'avaries : certaines résultent de la lutte contre le feu et sont intentionnelles, d'autres sont directement causées par le feu et sont involontaires.

---

<sup>114</sup> Règles d'York et d'Anvers de 2004, DMF 2005 n°659 05-2005 et DMF 2004 n°652 10-2004, voir également l'annexe n°10 pour les modifications portant sur les Règles VI, XI, XIV, XX, XXI et l'ajout de la Règle XXIII. par rapport aux Règles de 1994.

<sup>115</sup> Du Pontavice, Les avaries communes, BT 1983, p. 134.

<sup>116</sup> CA de Rouen du 19 novembre 1998, BTL 1999 n°2799 10-05-1999 : Avaries communes, L'inondation des marchandises pour éteindre un incendie à bord entre dans cette catégorie.

Le problème principal est celui des dommages dus à la fumée et à la chaleur. La Règle III a ajouté en 1994 la précision suivante : « aucune bonification ne sera faite pour dommage causé par la fumée quelle qu'en soit la cause ou par la chaleur de l'incendie ». Le dommage causé par la fumée peut résulter de l'incendie lui-même et peut être aggravé par le recours à des méthodes d'extinction de lutte contre l'incendie. Ainsi, le CO2 est aujourd'hui largement préféré aux pompes à incendie. Ce gaz inerte ne cause pas de dommages directs à la marchandise alors que l'eau déversée pour éteindre le feu peut endommager gravement la cargaison. Cependant, recourir au dioxyde de carbone provoque des dommages par la fumée. Certains dispatcheurs considèrent alors que le dommage causé par l'excès de fumée et résultant de l'utilisation du CO2 devait être admis en avarie commune puisque le dommage causé par l'eau l'était. Après maintes discussions, il a été admis que le dommage extraordinaire causé par l'excès de fumée provoqué par l'utilisation du CO2 devait être classé au même titre que le dommage ordinaire causé par la fumée provoquée par la combustion et demeure donc une avarie particulière. Cette solution a été adoptée principalement pour question d'évaluation car il est très difficile pour un expert de se prononcer entre la quantification des dommages ordinaires et extraordinaires résultant de l'effet de la fumée. C'est donc un motif d'ordre pratique qui l'a emporté du fait de l'impossibilité de discerner et de chiffrer le dommage ordinaire causé par la fumée du dommage extraordinaire résultant de la fumée provoquée par les mesures d'extinction<sup>117</sup>.

En outre, la Règle III ne dit rien concernant la dépense d'extinction. Certains auteurs suggèrent de l'inclure dans ses prévisions<sup>118</sup>. En effet, on peut présumer qu'une dépense d'extinction d'un incendie est effectuée pour le salut commun. A défaut, on aura alors recours aux Règles A et E puisque la Règle III est muette mais il faudrait alors conformément à la Règle E amener la preuve qu'elle a été faite dans l'intérêt commun pour être admise. Cette preuve doit être apportée par celui qui réclame cette admission. La Cour d'appel de Douai reconnaît le droit à indemnité d'une compagnie de remorquage qui a contribué à éteindre l'incendie d'un navire. Toutefois, l'intervention des marins pompiers d'un navire en feu dans un port ne

---

<sup>117</sup> Marine Ins. Co. V New York & Cuba Mail S.S Co (1896) 77 Fed. Rep 317.

<sup>118</sup> Droit maritime français 1971, p. 452.

constitue pas une assistance maritime, les pompiers accomplissant leur devoir ordinaire dans l'enceinte portuaire.<sup>119</sup>

- La Règle IV : le coupement de l'épave. Cette Règle est apparue en 1860 et a été maintenue dans une formulation rajeunie en 1974 même si elle peut paraître désuète et sans intérêt<sup>120</sup>.
- La Règle V : l'échouement volontaire. Cette Règle faisait une distinction entre deux sortes d'échouement : celui qui, bien que décidé, aurait de toute façon eu lieu auquel cas l'admission en avarie commune était exclue et celui qui pouvait être considéré comme volontaire. Mais la règle a été modifiée pour inclure dans l'avarie commune les pertes ou dommages en résultant.
- La Règle VI : la rémunération d'assistance. Elle a été modifiée dans les Règles de 2004. Les frais d'assistance sont apparus en 1974 pour venir confirmer la pratique. Cette Règle prévoyait que le paiement de sauvetage devait être traité en avarie commune. Il est alors devenu nécessaire de modifier la Règle VI de 1974. Ceci a été fait en juin 1990 pour clarifier quelles dépenses faites par le sauveteur en minimisant ou évitant la pollution de l'environnement devaient être admises. La proposition du groupe de travail international a consisté à en restreindre les conditions de reclassement. La nouvelle Règle VI de 2004 prévoit que les indemnités d'assistance, resteront au compte de ceux qui les ont supportés et ne seront admises, sauf si et seulement si une partie concernée par l'assistance a réglé tout ou partie de l'indemnité d'assistance due par une autre partie. L'indemnité spéciale due à l'assistant par l'armateur sous l'empire de l'article 14 de la Convention internationale de 1989 en vue de l'inciter à éviter ou limiter les dommages à l'environnement ne sera pas admise et ne sera pas considérée comme une indemnité d'assistance.
- La Règle VII : le dommage aux machines et aux chaudières. Il convient de distinguer deux situations : si le navire est à flot ou s'il est échoué. En effet, cette distinction a été faite afin d'éviter la fraude qui permettrait d'admettre en avarie commune un

---

<sup>119</sup> CA de Douai du 21 janvier 1982, Vialard, Droit maritime, PUF, p. 58

<sup>120</sup> Pierron et Parenthou, Les nouvelles Règles d'York et d'Anvers de 1974, DMF 1974, p. 325 ; Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, n°371.

dommage que l'on ferait croire dû à un forçage des machines alors qu'il serait dû à leur état défectueux. C'est pour cette raison que la Règle bonifie le dommage dû au forçage d'un navire échoué et l'exclut si le navire est à flot. Cette seconde solution est contraire au principe de la Règle A. Mais, la Règle d'interprétation prévoit que la Règle VII l'emporte sur la Règle A. Le domaine d'application ne s'étend pas aux autres parties du navire, notamment la coque, car les machines et les chaudières sont des éléments du navire plus susceptibles que d'autres d'être naturellement endommagés<sup>121</sup>. Toutefois, la Règle Paramount sur le caractère raisonnable des dépenses et des sacrifices tempère son effet.

- La Règle VIII : les dépenses pour l'allègement d'un navire échoué et le dommage consécutif à cette mesure. L'exemple typique est un navire échoué qui doit être allégé. Cette mesure doit constituer un acte d'avarie commune mais il faut noter qu'il n'est pas nécessaire que l'échouement soit volontaire et qu'il y ait un péril. En revanche, l'allègement consistant en une charge ordinaire d'exploitation n'est pas bonifié<sup>122</sup>. Cette Règle s'applique à n'importe quel cas d'allègement dès lors que celui-ci est nécessaire pour le salut commun.
- La Règle IX : la cargaison, des objets et approvisionnement utilisés comme combustibles. La possibilité de bonifier les objets et approvisionnements du navire qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour le salut commun en cas de péril est un cas particulier d'application de la Règle A. Mais il faut que le navire ait été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible pouvant être considéré comme approvisionnement dépassant la provision qui serait strictement nécessaire<sup>123</sup>. Il convient de préciser que la quantité estimative de combustible qui aurait été consommée sera portée au crédit de l'avarie commune. En effet, il est normal que le prix du combustible, qui aurait été consommé en lieu et place des objets en cause, fasse partie de la masse débitrice au compte de celui qui aurait été débiteur de ce prix. Depuis 1994, a été admise dans l'avarie commune la cargaison utilisée comme fuel dans les mêmes circonstances.

---

<sup>121</sup> T.com Calais, 9 juillet 1938, Dor suppl. 16, p. 306, confirmé par la CA Douai, 12 décembre 1939 et sur pourvoi par Cass.com, 15 mai 1950, DMF 1950, p. 419 ; D.1950, p. 773, note Ripert.

<sup>122</sup> Bousquet, Commentaire pratique des Règles d'York et d'Anvers de 1890 et de la Règle d'Anvers de 1903 n°110 et 208.

<sup>123</sup> Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer n°374, 1972.

- La Règle X : les frais au port de refuge. Ainsi, quand un navire entre dans un port ou lieu de refuge ou qu'il retourne à son port au lieu de chargement par suite d'accident, le sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune et cette admission entraîne l'application de la Règle XI a)<sup>124</sup> ; De plus, la Règle X b) énonce que « *les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port, soit à un lieu de déchargement, d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre le voyage en sécurité* »<sup>125</sup>.
- La Règle XI : concernant les salaires et l'entretien de l'équipage et les dépenses au port de refuge. Elle a subi des modifications en 2004 après de nombreux débats au sein des groupes de travail successifs qui ont eu à l'examiner au cours des dernières années. Elle a opposé, d'une part, les armateurs et les P&I Club et d'autre part, les assureurs maritimes sur corps et facultés. L'enjeu était de conserver l'admission en avarie commune au crédit de l'armateur ou du transporteur et donc au débit de la marchandise des frais et dépenses exposés par l'armateur au port de refuge et énoncés dans la version de 1994. Ce sont essentiellement les salaires et vivres de l'équipage ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire auxquels s'ajoutent les frais de port pendant la relâche du navire. Les assureurs maritimes qui en supportent le coût en ont demandé la suppression d'autant plus que l'application de la Règle a souvent fait l'objet d'abus, contraire à l'esprit d'équité qui est l'essence même de l'institution d'avarie commune. Les assureurs ont demandé que les admissions se cantonnent aux frais et dépenses exposés seulement lorsque le navire se trouvait en danger. Désormais les salaires et les frais d'entretien de l'équipage payés pendant le séjour du navire au port de refuge ne sont plus pris en compte. Le « *statut quo* » pour la période de déroutement et celle de retour au point de départ est maintenu. Leur

<sup>124</sup> CA Aix en Provence, 2ème ch.com 13 mars 2002 n°98/14032, Blue Shire Marine et a. contre Mutuelle du Mans et a. Lamyline ; CA des Etats-Unis du 5 janvier 1981 Eagle Terminal Tankers Tankers INC contre Insurance company of URSS n°279, dossier 80-7498 statuant sur les Règles Xb et XIb primant sur la Règle A, les dépenses étant nécessaires pour la poursuite du voyage en sécurité même s'il n'était plus en péril au port de refuge.

<sup>125</sup> Cour d'appel de Versailles du 15 janvier 2009, BTL n°3257 du 2 février 2009, p. 76 et 77.

bonification est présentée comme la raison principale qui pousse les armateurs à adopter les Règles d'York et d'Anvers.

- La Règle XII : si les coûts de ces manipulations sont admis en avarie commune, les dommages durant le déchargement, entreposage, rechargement causés aux marchandises et aux combustibles pourront être admis.
- La Règle XIII : Les réparations ne seront pas sujettes à des déductions du « *neuf au vieux* » si du matériel neuf remplace du vieux matériel, à moins que le navire ait plus de quinze ans d'âge. En pareil cas, la déduction sera de un tiers<sup>126</sup>.
- La Règle XIV : les réparations provisoires. Dans le premier paragraphe, il est fait référence au salut commun et au sacrifice. Le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune. Le droit français admet la même solution. En revanche, le deuxième paragraphe de la Règle a posé des difficultés<sup>127</sup>. Il s'applique au dommage fortuit nécessitant des réparations afin de permettre l'achèvement du voyage en toute sécurité et admet le coût de ces réparations en avarie commune. Le droit français, au contraire, n'admet pas la bonification car les réparations provisoires relèvent de l'obligation personnelle de l'armateur dès lors qu'elles trouvent leur cause dans un événement fortuit et non pas dans un acte d'avarie commune. Toutefois, cette Règle a été admise pour bonifier les réparations sous la pression des américains, cette règle primant sur les règles lettrées.

En 2004, a été ajoutée une condition qui est que « *le coût des réparations provisoires à prendre en considération ne doit pas dépasser le montant du coût des réparations provisoires effectuées au port de chargement, d'escale ou de refuge majoré soit du coût des réparations définitives éventuellement effectuées, soit, s'il n'y a pas eu de réparations à la date du règlement d'avarie commune, de la dépréciation raisonnable de la valeur du navire à la fin du voyage et ce lorsque le montant des réparations provisoires est supérieur au coût des réparations définitives, si ces dernières avaient été effectuées au port de chargement, d'escale ou de refuge* ».

---

<sup>126</sup> Pour le détail quant à l'application des déductions du coût des réparations, se référer à la Règle XIII a, b et c.

<sup>127</sup> Voir arrêt Bijela 1994 dans le deuxième chapitre de la deuxième partie de ce mémoire.

- La Règle XV : perte du fret. L'avarie « *perte de fret* » n'existe que si le fret constitue un intérêt distinct soit du navire soit de la marchandise. Tel n'est pas le cas si le fret est acquis à tout événement car il ne sera pas en risque et s'incorporera à la valeur de la marchandise. Il faudra donc faire une distinction entre les marchandises qui font l'objet d'un fret acquis à tout événement et les autres.

Ainsi, la perte de fret, occasionnée par les mesures prises pour sauver la cargaison et le navire d'une menace grave, comme la destruction par le feu ou l'échouement du navire, est admise en avarie commune et donne droit à contribution. L'avarie n'existe que si le fret constitue un intérêt distinct du navire et de la marchandise. Si le fret est payable d'avance et acquis à tout événement, il est au risque de la cargaison et inclus dans la valeur de la marchandise. Par contre, s'il n'est payable qu'à destination, il est au risque du transporteur et constitue un intérêt distinct. Il y a lieu donc de distinguer entre les marchandises qui font l'objet d'un fret acquis à tout événement et les autres. Ainsi, donne droit à contribution, la perte de fret occasionnée par la vente forcée d'une cargaison avariée par l'eau de mer utilisée pour éteindre l'incendie. En prenant les mesures nécessaires le transporteur s'est privé du fret pour le salut commun. Par contre, demeure avarie particulière la perte de fret d'une cargaison vendue dans le port de refuge si celle-ci est vendue alors qu'elle-même, le navire et la cargaison ne sont plus menacés par l'incendie<sup>128</sup>.

- Les Règles XVI à XXII concernent les divers aspects des décomptes d'avarie commune.
- La Règle XX : concernant l'avance de fonds. La Règle prévoyait l'allocation d'une commission de 2% sur certains débours d'avarie commune. Le groupe de travail a proposé de laisser à l'appréciation du dispatcheur le soin de se prononcer sur l'admission éventuelle en avarie commune de certains frais généraux tels que les frais de correspondance, les frais bancaires, les frais de voyages et les frais afférents aux garanties d'avarie commune. Mais cette commission a été supprimée dans la nouvelle Règle de 2004.

---

<sup>128</sup> Iredale v China Traders Ins. Co. (1990) 2 QB 515.

- La Règle XXI : Un intérêt sera alloué pour les dépenses, sacrifices et bonifications classés en avarie commune. Les Règles de 1994 prévoyaient un taux de 7% qui n'était revu que très rarement par une périodicité d'environ vingt ans. Mais le groupe de travail a demandé qu'une révision périodique du taux ait lieu. Il a été proposé de supprimer ce taux dans la version de 2004 et de prévoir une révision beaucoup plus fréquente, ce qui a été fait. En effet, la nouveauté est que chaque année, l'Assemblée du CMI décidera du taux d'intérêt qui sera appliqué et utilisé pour calculer le montant de l'intérêt acquis pendant l'année calendaire suivante.
- La Règle XXIII : sur la prescription applicable à l'avarie commune. Cette Règle a été ajoutée en 2004 car dans les Règles précédentes, aucune disposition ne concernait la prescription même si certaines législations nationales ont des textes législatifs traitant de la matière. D'ailleurs, l'article 40 de la loi française du 7 juillet 1967 édicte une prescription de cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

*Cette Règle dispose « à moins qu'une loi applicable, relative à la prescription, n'en dispose de façon impérative: tous droits à contribution d'avarie commune, y compris tous droits de réclamer en vertu d'engagements et garanties d'avarie commune, sont prescrits par une période d'une année à partir de la date du dépôt du règlement d'avarie commune, à moins qu'une action n'ait été engagée avant cette échéance par le réclamant. Toutefois, aucune action ne pourra être exercée après un délai de six années à compter de la date où l'aventure maritime commune a pris fin. Ces délais peuvent être prorogés par accord des parties intervenu après la fin de l'aventure maritime commune. Cette Règle ne s'appliquera pas entre les parties concernées par l'avarie commune et leurs assureurs respectifs ».*

# Chapitre II : Interprétation des Règles par la jurisprudence

A) Cour suprême du Canada 18 octobre 1972 : Interprétation des Règles C, D et E ainsi que de la Règle XII (Règles d'York et d'Anvers de 1950)<sup>129</sup>.

Le propriétaire d'un navire et le fréteur à temps ont fait appel d'une décision les condamnant à payer le montant des dommages subis par les marchandises transportées lors d'un voyage entre le Canada et l'Italie. Deux connaissements avaient été émis couvrant deux cargaisons de fonte en gueuse de l'intimé. Celles-ci furent chargées à bord dans des cales séparées car les deux catégories de fonte qui étaient de même taille, longueur, forme et poids, étaient de qualités différentes et destinées à des fins différentes. Les appelants devaient transporter et livrer les cargaisons à Gênes en aussi bon état apparent qu'au moment du chargement à Sorel.

Mais, le navire s'est échoué près de Lauzon. Il a été nécessaire de décharger la cargaison en attendant qu'il soit réparé à Lévis. En rechargeant les marchandises, celles-ci ont été mélangées dans les différentes cales du navire et par la suite détruites. Les appelants ont été condamnés solidairement.

Le propriétaire des marchandises transportées, l'intimé, a tout d'abord soulevé l'innavigabilité du navire. Or, la seule cause de l'échouement était une grave erreur de navigation de la part du pilote de service et aucun lien de causalité n'a été établi entre un état d'innavigabilité et l'échouement.

La charte-partie comportant une clause selon laquelle, dans le cas d'une perte ou d'un dommage d'avarie commune, les Règles d'York et d'Anvers de 1950 doivent être appliquées aux fins de règlement de l'avarie.

---

<sup>129</sup> Cour suprême du Canada, Halifax Overseas Freighters Limited et Federal Commerce and Navigation co., Ltd. (appelantes) c. Eisenerz – G.m.b.H. (défenderesse), 1974 R.C.S 1225 en date du 18 octobre 1972, <http://csc.lexum.umontreal.ca/fr/1972/1974rcs0-1225/1974rcs0-1225.html>

L'échouement est l'événement qui a rendu nécessaire le déchargement de la cargaison. Cette décision a été prise par le capitaine tant dans l'intérêt du navire que de celui de la cargaison et peut donc être considérée comme un acte d'avarie commune causé par une négligence dans la navigation. Mais il ne s'ensuit pas nécessairement que la perte et le dommage causés à la cargaison de l'intimé doivent être admis en avarie commune relevant des Règles d'York et d'Anvers.

La Règle C précise que « *seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune* ».

La Règle D prévoit qu'il y a lieu à contribution indépendamment de la question de savoir qui a commis la faute ayant entraîné l'acte d'avarie commune mais sans préjudice des recours contre la partie responsable de cette faute.

Lorsqu'il procède à l'acte d'avarie commune, il faut présumer que le capitaine agit en vertu d'une autorisation implicite des propriétaires de la cargaison et également des armateurs mais cette autorisation ne va pas jusqu'à considérer les propriétaires de la cargaison comme ne faisant qu'un avec la négligence du capitaine ou de ceux qu'il emploie dans l'exécution de la procédure d'avarie commune ou jusqu'à constituer une dérogation à sa responsabilité première de veiller sur la cargaison en sa qualité de préposé de l'armateur.

Les appelants, en l'espèce, n'ont pas établi que le dommage allégué était la conséquence directe de l'acte d'avarie commune comme il leur incombait en vertu de la Règle E qui énonce que : « *la preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission* ».

La demande de l'intimé était une demande en dommages et intérêts pour négligence dans l'exécution d'un contrat de transport et non une demande provenant de l'avarie commune. Les appelants sont les seules parties à réclamer l'avarie commune.

Les appelants ont admis que toute perte, dommage ou mélange de la fonte en gueuse avait dû se produire au cours de la manutention de la cargaison à Lévis.

Il avait été entendu et convenu que les fontes en gueuse de différentes qualités devaient être conservées séparément. Or, à l'arrivée, il a été constaté que ledit chargement était partiel, endommagé et mélangé avec d'autres cargaisons. Les appelants ont donc violé leur obligation légale et contractuelle de conserver lesdites cargaisons de fonte en gueuse séparément. Ces circonstances établissent une preuve qu'il y a eu violation de l'obligation fondamentale attestée par les connaissements et la charte-partie, de livrer la cargaison à Gênes en aussi bon état qu'au moment de son chargement.

Toute perte subie par suite d'un sacrifice ou d'une dépense extraordinaire en vue de sauver le navire et la cargaison est admissible en avarie commune et doit être supportée par tous les intéressés suivant une contribution proportionnelle. En l'espèce, cette décision a été prise par le capitaine et il n'a pas été allégué que cette décision était déraisonnable.

Les appelants ont invoqué la Règle XII qui dispose que : « *Le dommage ou la perte subi par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage seront admis en avarie commune lorsque les coûts respectifs de ces opérations seront admis en avarie commune et dans ce cas seulement* ». Ils ont prétendu que ces dispositions devaient s'interpréter comme signifiant que tout dommage et/ou toute perte subis par la cargaison au cours de la procédure d'avarie commune doivent être admis.

Le juge de première instance a invoqué les dispositions de la Règle D en estimant que la procédure d'avarie commune n'avait aucun rapport avec le droit d'une partie d'exercer un quelconque recours contre une des parties, en raison d'une faute commise et qui lui a causé un dommage mais conserve son droit de recours. Le juge Noël s'est appuyé sur un jugement rendu par le juge Pearson<sup>130</sup>, qui disait qu'il était souhaitable de ne pas accroître et compliquer la tâche d'élaboration d'un règlement d'avarie commune en soulevant la question de savoir si l'accident a été causé par la faute ou les fautes d'une ou plusieurs parties et qu'une telle question ne serait tranchée que par les tribunaux ou par arbitrage puisqu'elle dépasse le cadre de l'avarie commune. Les dispatcheurs devraient être en mesure de fournir des chiffres qui seraient définitifs. Une fois ces chiffres produits, se posera la question de l'exécution ; c'est alors qu'entrera en jeu la seconde partie de la Règle D. La dispatche d'avarie peut révéler que

---

<sup>130</sup> Goulandris Bros. V. B Goldman & Sons Ltd., 1958, 1 Q B D 74.

X doit un certain montant à Y mais cela sans préjudice des recours dont X pourrait disposer au cas où la faute d'Y aurait causé l'accident.

Ainsi, la première partie de la Règle D se rapporte au droit de réclamer la contribution d'avarie commune tel qu'il est précisé par la dispache d'avarie et c'est à juste titre qu'on parle de droit puisque leur titulaire peut en exiger paiement, mais, la seconde partie de la règle D stipule que la première ne préjuge pas des recours éventuels pour faute. Ainsi, en d'autres termes, la seconde partie de la Règle D a l'effet d'une condition, d'une réserve, d'une disposition dérogoire par rapport à la première. Les droits peuvent être annulés, écartés ou modifiés par l'existence de ces recours. En ce sens, les droits mentionnés dans la première partie de la Règle D sont des droits *prima facie*, puisqu'ils n'existent que sous réserve des recours. Ainsi, le tribunal considère que seuls les pertes ou les dommages susceptibles d'être admis sont ceux mentionnés dans la Règle C, c'est-à-dire que le dommage, la perte et la dépense doivent être la conséquence directe de l'avarie commune.

Le propriétaire de la marchandise a considéré que le dommage causé aux cargaisons de fonte en gueuse n'était pas une conséquence directe de l'acte d'avarie commune puisqu'il a été causé par la négligence du capitaine et de ceux qu'il avait employés pour exécuter cette procédure. Dans un autre arrêt, le juge Lord Denning a conclu que les conséquences directes sont celles qui découlent de l'acte de façon ininterrompue tandis que les conséquences indirectes sont celles qui interviennent quand la séquence est interrompue par une cause distincte et extérieure<sup>131</sup>.

La question de fait sur laquelle repose le sort du présent appel est de savoir si le dommage a été causé à la cargaison par suite d'une négligence des appelants. Malgré l'obligation de garder les cargaisons séparées, il est clairement démontré que ni le capitaine ni les experts n'ont pris de mesures pour empêcher le mélange de la fonte en gueuse au port de Lévis.

Le témoignage du capitaine démontre qu'il a confié les opérations de déchargement, de manutention et de rechargement de la cargaison aux experts sans exercer de surveillance.

---

<sup>131</sup> Australian Coastal Shipping Commission v. Green et al. 1, 1971 1 Lloyd's, Report 16.

Les experts à Gênes ont conclu que les dommages avaient été causés par des actes conjoints de négligence des experts, du capitaine et de l'équipage à un moment où le navire ne naviguait pas et se trouvait à l'ancre dans le bassin où il est resté pendant toutes les opérations de déchargement et de rechargement.

Les propriétaires demandent à juste titre une compensation du fait des dommages subis par leurs marchandises dans l'exécution du contrat de transport et non suite à l'avarie commune alors que les appelants considèrent que les dommages subis doivent faire partie de l'avarie commune. Toutefois, il incombe aux appelants de prouver que la perte subie est une perte d'avarie commune. Cette position est appuyée par la Règle E. De l'avis du juge, on ne peut se décharger de ce fardeau de la preuve sans prouver que la perte et le dommage allégués étaient la conséquence directe de l'acte d'avarie commune. Ainsi, la Cour d'appel a considéré que les dépenses subies dans la manutention de la cargaison à Lévis étaient une conséquence directe d'avarie commune, mais la négligence du capitaine, des experts et arrimeurs, laquelle est la cause du dommage, n'était pas attribuable à l'acte d'avarie commune; elle a été une cause distincte et indépendante. Les appelantes n'ont donc pas établi que le dommage allégué était la conséquence directe de l'acte d'avarie commune.

*B) Navire « ALPHA » : interprétation des Règles A et VII des Règles d'York et d'Anvers de 1974*<sup>132</sup>.

Un navire s'était échoué dans la rivière du Zaïre. Pour le renflouer, le capitaine avait utilisé ses machines. D'autres alternatives auraient pu être mises en œuvre sans qu'il n'en résulte de tels dommages mais le capitaine n'avait envisagé aucune de celles-ci et des avaries ont été causées à la machine principale et à la machine auxiliaire pour un coût tel que le navire fut déclaré en perte totale. La valeur du navire, diminuée de la valeur du coût des dommages accidentels directement dus à l'échouement, fut admise en avarie commune pour une somme très élevée. Les intérêts cargaison ont refusé de payer les contributions au motif que l'attitude du capitaine avait été déraisonnable.

A s'en tenir à la Règle d'interprétation, à l'exception du contenu des règles numérotées, le règlement doit être établi sur le fondement des règles lettrées. Il résulte de la

---

<sup>132</sup> MYERSON, The York-Antwerp Rules 1994 : The American experience at Sydney, LMCLQ 1997, p. 379 ; 1991 2 Lloyd's report p. 515 à 521 ; Corfu Navigation Co. V. Mobil Shipping 1991.

règle A que le sacrifice doit être raisonnablement fait. Si le règlement devait reposer sur cette règle seulement, le sacrifice ne serait pas admis en avarie commune car le tribunal a considéré que l'attitude du capitaine n'était pas raisonnable. Cependant, la Règle VII traite spécialement du dommage causé à toute machine et chaudière d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer et cette règle ne mentionne pas le mot raisonnable. Etant donné que cette règle numérotée ne requiert pas le caractère raisonnable et dès lors qu'elle a prédominance sur la règle lettrée, cette condition ne peut être retenue et la cargaison est tenue de contribuer au sacrifice du navire. Par conséquent, la Règle VII est passée outre le principe de la Règle A concernant le caractère raisonnable.

Ce jugement aurait été différent sous les Règles de 1994 suite à l'introduction de la Règle Paramount qui a insisté sur le caractère raisonnable du sacrifice ou de la dépense et qui prime sur toutes les autres Règles.

*C) Cour d'appel de Hambourg du 3 septembre 1992 : interprétation de la Règle D*

En l'espèce, un propriétaire de marchandises avait été appelé à contribuer à la suite d'avaries subies par la cargaison et par le navire à l'occasion d'une navigation entreprise dans les eaux suédoises et au cours de laquelle le navire a heurté un bloc de béton se trouvant sous le niveau des eaux. Mais il contestait le règlement d'avarie commune établi par le dispatcheur en invoquant le fait que le navire était innavigable au commencement du voyage et que, de ce fait, l'armateur n'était pas habilité à recevoir une contribution en avarie commune.

Les juges se sont prononcés sur l'interprétation qu'il fallait donner aux dispositions de la Règle D des Règles d'York et d'Anvers de 1974 et du paragraphe 702 alinéa 2 HGB. Ce dernier prévoit que la partie sur laquelle incombe la faute à l'origine de la déclaration d'avarie commune, ne peut être privée du droit de réclamer sa contribution pour les dommages qu'elle a subis, mais qu'elle sera également responsable à l'égard des autres parties appelées à contribution pour les dommages qu'elles subissent du fait de cette faute.

Le propriétaire des marchandises aurait pu espérer mettre en cause la responsabilité de l'armateur du navire sur le fondement des dispositions du paragraphe 702 alinéa 2 HGB<sup>133</sup>.

---

<sup>133</sup> Kossi Albert et Thoo Francis, Chapitre 5, Evaluation et règlement de l'avarie commune, p. 149, 2003.

Mais la Cour précise qu'il aurait fallu qu'il démontre que le navire était déjà innavigable au début du voyage et que de ce fait, ses marchandises ont été endommagées. Cette preuve n'ayant pas été rapportée, les juges ont retenu comme seule cause des avaries, l'eau qui a pénétré dans les cales à la suite de la collision avec le bloc de béton et qui est un cas exonérateur.

*D) Chambre des Lords du 21 avril 1994 : interprétation des Règles X, XI et XIV*<sup>134</sup>

Le navire « BIJELA », chargé d'une cargaison de ferraille, s'est échoué le 14 Novembre 1985 après avoir quitté le port de chargement, Port de Providence, à Rhodes Island, pour un voyage jusqu'à Kandla en Inde. Il parvient à Jamestown, port le plus proche. Des réparations temporaires furent effectuées à Jamestown et le navire a pu poursuivre son voyage.

Le plaignant, l'armateur, s'est prévalu de l'avarie commune et a demandé une contribution aux intérêts cargaison quant aux réparations temporaires effectuées qui sont des dépenses substituées selon le second paragraphe de la Règle XIV des Règles d'York et d'Anvers de 1974.

L'armateur considérait que si les réparations temporaires n'avaient pas été faites à Jamestown, le navire aurait dû se rendre à New York pour effectuer les réparations définitives, ce qui aurait généré plus de 500 000 dollars avec les frais de déchargement, d'entreposage et de rechargement de la cargaison, ces frais étant admis en avarie commune sous les Règles X b) et X c). En effectuant les réparations temporaires à Jamestown, il a fait économiser une somme substantielle aux intérêts cargaison.

Ces derniers, quant à eux, contestaient cela en disant que si les réparations définitives avaient été faites à New-York, aucune de ces réparations définitives n'aurait été admises en avarie commune car une autre alternative existait, qui aurait permis au navire de continuer le voyage.

---

<sup>134</sup> Marida ltd. v. oswal steel Bijela, Lloyd's Report 1994, 2.1

Le juge s'est penché sur le second paragraphe de la Règle XIV qui confirme que les coûts d'entrée à Jamestown comme port de refuge sont admis en avarie commune conformément à la Règle X et XI.

La question était donc de savoir si le coût de ces réparations temporaires pouvait être admis.

La Chambre des Lords a rendu le 21 avril 1994 son arrêt et a donné raison à l'armateur car si les réparations n'avaient pas été faites à Jamestown, le navire aurait dû les faire à New-York ce qui aurait engendré une perte beaucoup plus importante pour les intérêts cargaison. Ces réparations étaient nécessaires pour la poursuite du voyage. Il a donc fallu combiner la Règle XIV et la Règle X qui prévoient que tous les frais exposés pour la poursuite du voyage en toute sécurité devaient être admis en avarie commune. La seule condition imposée par les Règles est que ces frais de substitution ne devaient pas dépasser les frais qu'exposerait le navire pour des réparations définitives.

*E) Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 13 mars 2002 : Interprétation des Règles lettrées A, C, D, E et des Règles numérotées X, XI, XIV et XXI de 1974*<sup>135</sup>

En l'espèce, une cargaison devait être transportée par un porte-conteneurs, « LE GUYANE », du Brésil et de la Guyane à destination des Pays-Bas et de la France. Mais, une panne des machines ayant eu lieu, « LE GUYANE » fut dérouté sur Lisbonne, sur décision du capitaine prise dans l'intérêt commun du navire et de sa cargaison. La réparation n'ayant pas été confiée aux chantiers navals de la capitale portugaise, le navire a été remorqué jusqu'à Rotterdam où la cargaison fut déchargée. Par la suite, le navire fut remorqué jusqu'à Dunkerque où la machine a été remise en état. Un règlement d'avarie commune a été mis en œuvre en application des Règles d'York et d'Anvers de 1974. L'armateur et l'affréteur ont assigné diverses compagnies d'assurances pour entendre ordonner l'homologation du règlement d'avarie commune établi en conformité desdites règles suite à l'avarie survenue et l'entendre déclarer opposable aux sociétés requises.

---

<sup>135</sup> CA Aix-en-Provence, 2ème ch.com, 13 mars 2002 n°98/14032, Blue Shire Marine contre Mutuelle du Mans, Lamyline.

Le Tribunal de commerce de Marseille les a déboutés de leurs demandes aux motifs que le sinistre avait pour origine l'utilisation du combustible pollué d'eau salée et que ce vice était décelable et que par conséquent, le fréteur avait failli à son obligation de fournir un navire en bon état de navigabilité.

Ils ont donc fait appel de la décision en soulevant que l'obligation de due diligence qui pèse sur l'armateur est une obligation de moyens et que l'événement qui s'est produit à la fin du voyage avait pour origine une pollution inconnue. Ils soutiennent que la décision du capitaine de procéder à une réparation provisoire par prélèvement sur les stocks du bord était justifiée puisque le navire avait été privé de tout moyen de propulsion alors que le temps s'aggravait dangereusement et que ce type de réparation est toujours admis en avarie commune.

La Cour d'appel a estimé que les circonstances de fait qui ont conduit le capitaine du navire à se dérouter sur Lisbonne, port le plus proche, dans l'intérêt commun du navire et de la cargaison ne sont pas contestées. Il résulte du rapport de mer du commandant du navire que le moteur principal a été arrêté à la suite d'une forte élévation des températures. De plus, les travaux entrepris ont été contrariés par l'aggravation du temps dans la journée. Les dommages étaient importants et ne pouvaient pas être entièrement réparés par les moyens du bord et le commandant a donc décidé d'aller à Lisbonne, port de refuge au sens des Règles d'York et d'Anvers. De plus, les intérêts unis dans l'expédition étaient exposés à un péril sérieux qui nécessitait son déroutement vers le port de refuge le plus proche. La Cour en a déduit que cette décision intentionnelle répondait bien aux conditions édictées par la Règle A.

Toutefois, les assureurs reprochaient au fréteur d'avoir failli à son obligation de fournir un navire en bon état de navigabilité. Mais, sur ce point, la Cour se base sur la Règle D qui dispose que *« lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute »*. A supposer donc que le fréteur ait méconnu l'une de ses obligations, cette faute ne serait pas de nature à empêcher la contribution. De plus, l'expert a estimé que la pollution était d'origine inconnue et que par conséquent, la faute du fréteur n'était pas établie.

Le rapport de mer énonce que le capitaine a mis le cap sur Lisbonne le 8 septembre 1993 à la suite d'importants travaux effectués les 5, 6, 7 et 8 septembre. Cette chronologie démontre que les travaux litigieux ont été engagés afin de permettre au navire de gagner son port de destination. La Cour d'appel en déduit donc que ces dépenses ne répondent pas aux exigences des Règles A et C et qu'elles n'entrent pas davantage dans les prévisions de la Règle XIV relative aux réparations provisoires qui dispose que « *lorsque des réparations provisoires sont effectuées sur un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût des réparations sera bonifié en avarie commune* » contrairement à ce qu'a retenu le dispacheur. Seules sont admissibles les dépenses encourues pour entrer dans le port de refuge en application de la Règle X.

La preuve qu'une dépense doit être admise en avarie commune incombe aux sociétés appelantes en vertu de la Règle E. En l'espèce, elles ne démontrent pas que ces travaux ont permis de réaliser une quelconque économie et n'établissent pas non plus la nécessité absolue de procéder à une réparation provisoire de la machine avant de rejoindre Rotterdam. Le montant des réparations n'est donc pas admissible.

S'agissant des gages et vivres d'équipage, il découle de la Règle XI que la période à prendre en considération pour l'admission en avarie commune s'étend du 8 septembre, date à laquelle la machine a été remise en marche et le navire dérouté sur Lisbonne, au 27 septembre, date à laquelle « LE GUYANE » a été amarré à Rotterdam. Le voyage a donc été prolongé de 19 jours. Des primes exceptionnelles ont été versées en heures supplémentaires ce qui impose aux sociétés appelantes d'établir le montant de la dépense évitée et qui aurait été admise en avarie commune si la dépense de ces heures supplémentaires n'avait pas été exposée. Cette preuve étant absente, la somme ne pourra donc pas être retenue.

S'agissant du remorquage, le dispacheur relève que la réparation de la machine à Lisbonne et la rectification du vilebrequin ont été fortement déconseillés aux armateurs par les experts, les chantiers n'offrant pas toutes les garanties de bonne fin de travaux, tant du point de vue technique que de la fiabilité financière des chantiers susceptibles de mise en liquidation judiciaire. Les sociétés appelantes ont donc démontré que des raisons impérieuses imposaient le choix d'un autre chantier. D'ailleurs, la Règle X a) alinéa 2 doit s'appliquer : « *quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement*

*déplacé vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de la présente règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu comme s'il était un port ou lieu de refuge, et le coût du déplacement y compris les réparations provisoires et le remorquage, sera admis en avarie commune ».*

Enfin, s'agissant de la Règle XXI relative aux intérêts sur les pertes admises en avarie commune, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a estimé que les sociétés appelantes n'étaient pas fondées à demander l'allocation des intérêts au taux conventionnel, mais les a limités au taux de 7% par an du 15 Juin au 15 Septembre 1995.

F) Sentence 1063 du 27 mai 2002 de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris : Interprétation de la Règle D

Un navire a été affrété au voyage pour un transport de bois scié et de palettes de tourbe au départ de Finlande à destination de la France. Une partie de la cargaison avait été arrimée en pontée. Le navire a été heurté par une grosse vague. Le capitaine a alors demandé une assistance maritime qui s'était terminée, mais, sur le fondement de l'avarie commune, en avait fait supporter en partie le poids sur les intérêts cargaison. L'assureur de la marchandise qui avait payé la contribution s'est retourné contre le fréteur pour en obtenir le remboursement car il prétendait que les frais d'assistance avaient été exposés suite à la faute d'arrimage commise par le capitaine. Le fréteur, lui, a invoqué la clause F.I.O.S qui interdisait de considérer qu'il avait commis une faute d'arrimage car cette opération ne lui incombait pas.

Les arbitres ont considéré que la Règle D laissait à l'intérêt cargaison, qui a contribué à l'avarie commune, le droit de recourir en responsabilité contre celui qu'il estime être, par sa faute, responsable de l'événement qui a donné naissance à la dépense ainsi bonifiée.

Le problème qui s'est posé était de savoir si le capitaine avait commis une faute d'arrimage et comment il fallait interpréter la clause F.I.O.S.

Les arbitres ont dit que la gîte a concerné la stabilité du navire. Or, cela relève de l'unique et entière responsabilité de l'exploitant du navire qui agit par l'intermédiaire du capitaine qui l'a nommé.

En effet, les opérations d'arrimage ne requièrent pas nécessairement la collaboration du bord et lorsque les défauts constatés n'affectent que la bonne conservation de la marchandise, rien ne s'oppose à ce que l'affréteur au voyage endosse la responsabilité de l'opération. Cependant, les opérations d'arrimage peuvent avoir un effet sur la stabilité du navire et la sécurité de la navigation. Si tel est le cas, la responsabilité de cette opération ne pourra pas être déléguée à l'intérêt cargaison. D'ailleurs l'article 7 du décret du 31 décembre 1966 dispose que dans l'affrètement au voyage, « *le fréteur conserve la gestion nautique du navire* » ce qui englobe nécessairement la stabilité du navire ainsi que la sécurité de la navigation.

Les arbitres ont estimé, en l'espèce, que le capitaine avait bien commis une faute d'arrimage. C'est d'ailleurs ce qu'ont confirmé les experts. Ces derniers ont considéré que la marchandise n'avait pas été arrimée dans des conditions satisfaisantes.

De plus, ils ont rejeté l'opinion selon laquelle l'état de la mer et la grosse vague constituaient un péril de mer, événement exonératoire. En effet, en droit, la vague, par elle-même, n'aurait eu un effet que provisoire si l'arrimage avait été correctement réalisé. Après le choc qui aurait fait gîter le navire, celui-ci aurait repris sa stabilité naturelle. La gîte du navire n'aurait pas été permanente et la vague n'aurait donc pas conduit à la nécessité d'une assistance. De plus, le rapport Météo France indiquait un mauvais temps, mais pour un navire récent, en bon état de navigabilité, il n'y avait pas de risques majeurs en l'absence de tout désordre.

Par conséquent, les arbitres ont fait droit à la demande des assureurs des marchandises transportées.

*G) Cour d'Appel de Versailles du 15 janvier 2009 : Interprétation des Règles lettrées A et D et des Règles chiffrées X a) et b) et XI<sup>136</sup>*

Le navire « ANNA MARIA H » a quitté le 15 Mars 1998 le port de Kandla en Inde avec une cargaison de riz à destination de Conakry et Dakar. Arrivé au port de Cape Town le 23 avril 1998, le Capitaine déclare une avarie commune. Selon le rapport de mer du capitaine,

---

<sup>136</sup> CA de Versailles du 15 janvier 2009, BTL n°3257 du 2 février 2009, p. 76 et 77.

celui-ci mentionne que les 6, 7, 10 et 21 avril 1998, le navire a subi un très mauvais temps avec de forts vents de sud-ouest et une mer agitée ; le navire à ce moment gîtait et tanguait embarquant une quantité d'eau très importante à l'avant et à l'arrière et le panneau de cale du pont supérieur était constamment inondé. De même du 8 au 16 avril 1998, en raison de problème du moteur principal, le navire s'était arrêté à plusieurs reprises et a dérivé. Le 19 avril, le moteur principal ne fonctionnant pas, le navire a finalement été remorqué au port de Cape Town par le « PENTOW SALVOR ».

C'est dans ces conditions que l'armateur a demandé aux assureurs des intérêts cargaison de contribuer aux dépenses exposées.

Refusant de s'acquitter de l'obligation de contribution mise à leur charge quant à la répartition des sommes dues, fixées par le dispatcheur, le transporteur maritime les a assignés pour règlement. S'appuyant sur la Règle D des Règles d'York et d'Anvers, les assureurs ont considéré qu'un armateur ne saurait, en application de cette Règle, réclamer une contribution d'avarie commune lorsque les dépenses ont pour cause sa faute, comme c'est le cas en l'espèce puisque les réparations devaient être effectués en 1997.

La faute de l'armateur de nature à le priver de son droit à contribution s'apprécie par référence à la Convention de la Haye-Visby sur le transport maritime, désignée par la charte-partie. Ainsi, l'armateur perd son droit à contribution aux avaries communes si les faits de la cause sont tels que sa responsabilité en qualité de transporteur serait engagée. Les intérêts cargaison considèrent que l'innavigabilité du navire résultant d'un défaut de diligence de l'armateur engage sa responsabilité.

Quant au péril, les intérêts cargaison le contestaient dans la mesure où la contribution demandée concernait les dépenses au port quand le danger était passé.

Condamnés à payer, les assureurs facultés interjettent appel de la décision.

Après examen des faits, la Cour d'Appel repousse les arguments des assureurs facultés en précisant ce qui suit :

La Règle A des Règles d'York et d'Anvers de 1994 incorporées dans le contrat de transport liant le « MARIANNA » aux intérêts cargaison dispose en effet qu' *« 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 »*.

La Cour conclut que tel est le cas lorsqu'un navire est totalement immobilisé en mer, par exemple, une panne du moteur principal sans aucun autre moyen de propulsion, l'aventure commune se trouvant inévitablement en péril. Dans ce cas, la décision du capitaine du navire, sans moteur, faisant face à des conditions météorologiques particulièrement mauvaises, de faire appel à un remorqueur et de détourner le navire sur le cap, constitue bien un acte d'avarie commune, les dépenses engagées constituant un sacrifice extraordinaire au sens de la Règle A. Egalement toutes les dépenses, celles liées au chargement, déchargement, manutention, et maintenance même s'il s'agit de combustible le sont par application de la Règle X(a) et (b) ainsi que les salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses de refuge par application de la Règle XI<sup>137</sup>.

La Cour se fonde sur la notion de continuité temporelle, elle lie ces dépenses au fait générateur, à savoir le péril qui a conduit au remorquage du navire et ses suites.

Elle ajoute que les frais, pour lesquels la contribution était appelée, n'étaient pas liés à l'exploitation habituelle du navire. Sans l'évènement de mer, il n'aurait pas été au port de refuge. Sur ce point, la jurisprudence est constante, une panne en haute mer, qui justifie le recours à un remorqueur pour atteindre un abri et les conséquences financières, relève de l'avarie commune.

---

<sup>137</sup> Les salaires et frais d'entretien de l'équipage au port de refuge ne sont pas admis en avarie commune sous les Règles d'York et d'Anvers de 2004.

En tout état de cause, si une faute du navire est établie, elle ne saurait pas le priver de son droit à percevoir des intérêts marchandises une contribution d'avarie commune.

Ces derniers fondaient leur argumentation sur les dispositions de la Règle D et de la notion de faute dans son deuxième alinéa.

La Cour considère toutefois, que les Règles d'York et d'Anvers ne donnent pas de définition de la notion de faute. C'est à la loi nationale régissant l'avarie commune, qui est celle du lieu d'émission du rapport d'avarie, en l'espèce Londres, à laquelle il convient de se référer. C'est donc, par rapport à la loi anglaise qu'il convient de déterminer si les faits allégués dont se prévalaient les intérêts cargaisons étaient susceptibles de priver l'armateur de son droit à recevoir une contribution.

Or, selon le droit anglais, aucune faute ne pourrait être retenue en l'espèce à l'encontre de l'armateur, ce dernier pouvant se prévaloir de la Convention de Bruxelles amendée, incorporée dans la charte partie et les connaissements.

Or, celle-ci prévoit l'exonération du transporteur maritime ou de l'armateur en cas de faute de l'équipage, cas excepté prévue à l'article 4.2 a) de la Convention de Bruxelles amendée. Après avoir rappelé que le navire était parfaitement entretenu, les rapports d'expertise attribuaient les avaries à une faute du chef mécanicien qui au cours du voyage n'avait pas vérifié la pression des injecteurs avant de les monter sur le moteur. S'il y a eu innavigabilité, en vertu de l'article 4.1 de la Convention de la Haye-Visby, tout évènement qui rendrait le navire innavigable exonère le transporteur de toute responsabilité dès lors qu'il est intervenu au cours du voyage et non avant son commencement. Le navire était en parfait état de navigabilité au port de Kandla où il a été inspecté et trouvé apte à transporter la marchandise ; qu'il s'en suit que les intérêts cargaisons et leurs assureurs doivent contribuer aux dépenses et frais de remorquage encourus.

# Chapitre III : Critiques de l'avarie commune

Le principe de l'avarie commune a fait l'objet de critiques<sup>138</sup> pour six raisons principales :

- L'exonération des transporteurs pour les fautes de l'équipage : en effet, l'avarie commune peut être le résultat d'une propre négligence de l'armateur ou de ses préposés alors qu'ils sont exonérés pour leurs fautes dans les conventions internationales ou les lois nationales. En effet, sous la Convention de la Haye Visby, les transporteurs maritimes sont exemptés de responsabilité pour leur propre négligence et celle de leurs préposés dans la navigation ou dans l'administration du navire. Alors que les chargeurs sont responsables de leurs fautes ou celles de leurs préposés, le navire en est exonéré. Les valeurs des marchandises étant très élevées, elles contribuent souvent plus que le navire alors que la faute génératrice provient de la faute exonératoire de l'équipage. De plus, les intérêts marchandises doivent signer des documents et des garanties sans savoir si la contribution est légale ou pas.
- L'émergence de l'assurance transport a fait que les intérêts cargaison s'assurent contre les risques d'avarie commune et la contribution mise à leur charge. Par conséquent, l'intérêt de l'avarie commune est amoindri puisque les marchandises sont assurées contre un tel risque.
- Dépenses et délais pour l'établissement du décompte d'avarie commune : beaucoup de frais peuvent être engendrés durant cette période. Certains détracteurs de l'institution<sup>139</sup> reprochent à la procédure d'avarie commune son caractère difficile, long et coûteux. Le gigantisme des navires et les évolutions du transport maritime ont pour effet de compliquer nettement le règlement d'avarie commune. En effet, il s'agit

---

<sup>138</sup> W.Tetley, *General Average Now and In The Future*, Liber Amicorum Roger Roland, Larcier 2003.

<sup>139</sup> V.-E. Bokalli, *L'avarie commune: réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime*, DMF 1996, p. 355-368. Bokalli pense que l'avarie commune est dépassée et n'est plus utile.

d'une opération compliquée et absorbante dont le poids retombe en fin de compte sur les assureurs représentant les différents intérêts. La liquidation des avaries communes et leur règlement prennent beaucoup de temps et entraînent des retards et des frais considérables.

- Problème de collection de la contribution : en effet, il faut plusieurs mois pour collecter les contributions. Il est souvent difficile d'obtenir un *General Average Bond* et la collecte des contributions des intérêts marchandises est complexe dans certains pays à cause de la réglementation des changes et des garanties de compagnies d'assurances.
- Avarie commune artificielle : on est passé de la notion de salut commun (*common safety*) à celle de bénéfice commun (*common benefit*), ce qui a entraîné une extension du domaine de l'avarie commune, la notion de péril étant appliquée avec beaucoup de souplesse, les règles numérotées ne faisant pas toutes référence à la notion de salut commun et de péril alors qu'elles l'emportent sur la règle A<sup>140</sup>. Cela a généré des abus<sup>141</sup> en faveur de l'armateur surtout en ce qui concerne les réparations provisoires pour la poursuite du voyage alors que le navire n'est plus en péril. Il faut, également, noter que la tendance au fil des années n'a pas été de restreindre le champ d'application de l'institution mais plutôt de l'étendre.
- Avarie commune de faible importance: beaucoup de frais peuvent être engagés alors que l'avarie commune est relativement minime. C'est pour cela que la plupart des polices d'assurances corps du navire incluent une clause d'absorption de l'avarie commune et évite ainsi à l'armateur de faire une déclaration d'avarie commune quand les dépenses et sacrifices ne dépassent pas un certain montant agréé par l'assureur corps.

---

<sup>140</sup> L.J.burglass, *Artificial general average ; Marine insurance and general average*, p. 182, 1981.

<sup>141</sup> Pierre Lureau a écrit à propos de la notion de « *common benefit* » qu'elle constituait « *la maladie cancéreuse* » de l'avarie commune, R. Rodière, *Traité général de droit maritime, événements de mer*, n°281, p. 309, 1972.

Ainsi, il a été proposé diverses formules afin de remplacer le système de l'avarie commune<sup>142</sup>, à savoir :

- Le navire supporterait la charge de tous les sacrifices et dépenses d'avarie commune y compris les pertes et avaries des marchandises. Cette solution semble impossible à appliquer sous la Convention de La Haye Visby qui exonère le transporteur maritime pour les fautes de navigation et dans l'administration du navire. La solution serait différente sous les Règles de Hambourg, toutefois, celles-ci n'ont été adoptées par aucun pays maritimes importants. De plus, une incertitude règne sur la jurisprudence qui se dégagera dans les divers pays sur de nombreux problèmes soulevés par leur application<sup>143</sup> bien que les fautes de navigation et/ou de l'équipage n'exonèrent pas le transporteur.
- Revenir à la notion de salut commun. En effet, depuis 1950 et la création de la Règle d'interprétation, obtenue sous la pression anglaise suite à l'affaire « MAKIS », il a été possible de faire coexister la notion de salut commun avec celle d'intérêt commun, ce qui a élargi son champ d'application.
- Les sacrifices resteraient à la charge de ceux qui les subissent mais les dépenses continueraient à être réparties. Mais, cela ne réduirait pas le nombre de règlement d'avarie commune ni leur difficulté.
- Tous les sacrifices et les dépenses seraient laissés à la charge de ceux qui les supportent ou les engagent, ce qui reviendrait à abolir entièrement le système de répartition de l'avarie commune. Mais, cette abolition présenterait un important inconvénient. En effet, il faudrait recourir obligatoirement à une assurance spéciale et supplémentaire pour couvrir ce qui relèverait de l'avarie commune.
- Le connaissance pourrait servir également de police d'assurance sur facultés. Mais les grandes sociétés commerciales préfèrent traiter directement avec des assureurs qu'elles ont choisis.

---

<sup>142</sup> R.Parenthou : Les nouvelles Règles d'York et d'Anvers de 1994, revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, 1995.

<sup>143</sup> Pierre Bonassies, L'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, annales 1992 de l'I.M.T.M, p. 94 et s..

La recherche de solutions nouvelles pose des difficultés car les armateurs et chargeurs ne souhaitent changer de système de répartition que si cela les met dans une position financière non aggravée, voire meilleure. Si l'avarie commune est supprimée, l'armateur pourrait se prévaloir de l'abandon du voyage si le navire a largement souffert et dès lors les intérêts cargaison subiraient un préjudice encore plus important<sup>144</sup>.

Certains défenseurs de l'institution tel que Yves Tassel, professeur à l'université de Nantes, estiment que l'avarie commune rétablit 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. L'équité veut que la charge de ce sacrifice qui profite à tous soit supportée par tous. Quant à la question de savoir si l'assurance maritime rend inutile un tel système, la division traditionnelle de l'assurance sur corps et de l'assurance sur facultés perdure sans le moindre signal de sa disparition prochaine. En outre, il n'est pas démontré que toutes les marchandises couvrant le risque de l'aventure maritime soient assurées.

M. Tassel considère qu'il faudrait des attaques extrêmement fondées pour faire disparaître cette institution alors qu'elle remonte à plus de 2500 ans et qu'elle repose sur l'équité. Il ajoute que « *le navire est toujours en mer une chose en état d'équilibre permanent contrairement à toutes les choses qui se trouvent sur terre. Il est un mobile de l'environnement hostile*<sup>145</sup> ».

Le principe des avaries communes se situe au cœur du droit maritime<sup>146</sup>, car il exprime une solidarité particulière des intérêts engagés dans l'aventure maritime. Cette institution juridique mérite d'être maintenue. « *Elle contribue à la sécurité des espaces maritimes, car elle peut inciter le capitaine d'un navire en difficulté à recourir à l'assistance parce qu'il sait que l'indemnité d'assistance peut être admise en avarie commune entre navire et cargaisons* »<sup>147</sup>.

---

<sup>144</sup> CMI yearbook 2000, N.Geoffrey Hudson « *Let's be realistic* », p. 314 à 324.

<sup>145</sup> Yves Tassel, professeur à l'Université de Nantes, Académie de Marine, le 6 décembre 2000, La spécificité du droit maritime, Le droit maritime – un anachronisme ? ADMO 1997, p. 143.

<sup>146</sup> Liber Amicorum Roger Roland, Regards sur l'avarie commune, Le cœur du droit maritime, Larcier 2003.

<sup>147</sup> P.Bonassies, Le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes, Espaces et Ressources maritimes, 1986, p. 115.

Certes, dans sa pratique, l'avarie commune soulève des difficultés techniques et conceptuelles.

Qu'elle présente une difficulté de mise en place et qu'elle puisse être détournée de sa finalité au profit d'intérêts particuliers ne militent pas en faveur de sa disparition mais de sa réformation. Les acteurs de la communauté maritime internationale, spécialement les assureurs maritimes ne réclament pas son abandon. Au contraire, le droit positif contemporain la vivifie en l'améliorant périodiquement. En effet, il serait inéquitable qu'un sacrifice nécessité par un danger et profitant à tous ne soit supporté que par un seul. C'est ce qu'expriment le droit interne français et le droit international conventionnel de l'avarie commune.

Rodière et Lureau estiment que « *l'avarie commune est née de la navigation maritime et ne disparaîtra qu'avec elle. Nous sommes de ceux qui croyons que quelles que soient les transformations techniques et économiques prodigieuses dont la navigation maritime a été l'objet et les bouleversements juridiques qu'elles ont entraînés que de toutes les institutions spécifiques du droit maritime appelées peut-être à disparaître, la dernière sera celle des avaries communes. Mieux, ce sera la seule qui subsistera*<sup>148</sup> ».

---

<sup>148</sup> René Rodière et Pierre Lureau, *Traité général de droit maritime, événements de mer, Avaries communes*, pages 283 à 514. Edition Dalloz, 1972.

## CONCLUSION

L'avarie commune comme nous l'avons vu est une spécificité du transport maritime à l'exception de certains grands courants de navigation fluviale. Elle a été mise en place dans un esprit d'équité et de solidarité liant l'armateur et les intérêts cargaison lors d'une traversée maritime périlleuse pour couvrir principalement les actes volontaires de jet à la mer et a, par la suite, évolué pour couvrir une multitude de sacrifices et de dépenses alors même que le péril avait cessé.

L'analyse pratique de la mise en place de l'avarie commune, sa déclaration, les documents et garanties à fournir, le chiffrage des masses créancières et débitrices, le calcul du taux de contribution, l'émission de la dispache, son homologation et exécution ont montré la grande complexité technique et la lenteur de la tâche.

L'évolution des Règles d'York et d'Anvers en faveur des armateurs par l'intégration de la notion de bénéfice commun, bien que parfois moins préjudiciable que l'abandon du voyage, a toutefois généré des abus, en créant « *l'avarie commune artificielle* », notamment lors de l'admission en avarie commune des dépenses de réparations provisoires, salaires et frais d'entretien de l'équipage durant la période d'attente au port de refuge. Cela a créé une vive polémique, entre opposants réclamant son abolition et partisans prônant son maintien ou amélioration. Malgré les Règles d'York et d'Anvers de 2004, cette polémique reste d'actualité, ces nouvelles Règles n'ayant modifié certaines Règles en faveur des intérêts cargaison que d'une façon très limitée. Cependant, une telle suppression paraît, en fait, peu probable dans la mesure où l'avarie commune conserve encore toute sa nécessité.

Il est certain qu'une déclaration d'avarie commune d'un méga navire transportant 12.000 conteneurs avec émission d'autant de connaissements sera une opération très lourde à gérer. Mais, en l'absence de cette institution, quelle sera la partie qui supportera un risque financier aussi important en cas d'un évènement majeur, tel un grave incendie à bord ou un échouement ? L'avarie commune existe pour amener la solution en répartissant la contribution entre les intérêts sauvés et les intérêts sacrifiés. Chaque partie y trouvera son compte, y compris les assureurs facultés dont le risque sera partagé.

Les assureurs corps ont pour la plupart inséré des clauses d'absorption quand les dépenses et frais engagés sont de faible importance. Cela va évidemment dans le bon sens, vu la difficulté et le coût administratif élevé généré pour la mise en place et la gestion d'une avarie commune. Toutefois, nous considérons que tant que les conventions internationales, excepté les Règles de Hambourg, continueront à exonérer le transporteur maritime de la faute nautique, cette institution aura une grande chance de se maintenir.

En outre, actuellement de nombreux actes de piraterie au large de la Somalie sont commis. Le navire et sa cargaison sont retenus en otage contre paiement d'une rançon. De nombreux dispatcheurs considèrent qu'il y a avarie commune, les armateurs étant en droit de réclamer une contribution pour le sauvetage des marchandises du fait du paiement de la rançon. D'ailleurs, la jurisprudence a depuis longtemps admis la rançon comme un sacrifice ou une dépense pouvant être inclus dans la contribution d'avarie commune<sup>149</sup>. La seule difficulté évoquée réside dans la définition du terme « *pirates* », simples pirates ou terroristes, auquel cas il s'agirait d'un risque de guerre plutôt qu'un péril de la mer.

Nous voyons donc à quel point l'avarie commune reste d'actualité. Qu'il s'agisse d'un transport maritime sous charte-partie, sous connaissement ou d'un acte de piraterie, elle se présente comme une division des risques entre les participants à une même aventure. Elle a besoin d'être quelque peu réformée pour un juste équilibre entre les intérêts cargaison et ceux du navire en situation de péril pour respecter le principe d'équité et de solidarité, son essence même.

---

<sup>149</sup> Piracy, Ransom, and General Average Risk by Ik Wei Chong & Derek Hogson (Clyde & Co, Shanghai), [www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=537](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=537).

# Bibliographie

## OUVRAGES :

- **Bonassies Pierre & Scapel Christian**, Traité de droit maritime, L.G.D.J., 2006.
- **Bonnecase J.**, Traité de droit commercial maritime, Sirey 1923
- **Bousquet**, Etude sur les Règles d'York et d'Anvers et la Règle d'Anvers de 1903 : thèse Montpellier 1906 n°204
- **Gallavardin Pierre**, L'échouement du navire, 2007 <http://www.cdmt.droit.u-3mrs.fr/memoires/2007/m07gapi.html>
- **Kossi Albert & Thoo Francis**, Le règlement contentieux des avaries de la phase du transport maritime en droit comparé entre Allemagne et la France avec le droit substantiel du Bénin, de la Côte d'Ivoire et du Nigéria, Band 39, LIT, 2003
- **Ripert**, Droit maritime, tome II, Rousseau 1952
- **Rodière René & du Pontavice Emmanuel**, Droit maritime, Précis Dalloz, 12ème édition 1997
- **Rodière René et Lureau Pierre**, Traité général de droit maritime, événements de mer, l'avarie commune, Dalloz, 1972
- **Tetley William**, professeur à l'Université McGill à Montréal, General Average now and in the future, Liber Amicorum Roger Roland, Larcier 2003

## REVUES JURIDIQUES :

- Bulletin des Transports et de la logistique
- Droit Maritime Français
- JurisClasseur Transport, Avaries communes
- La Gazette de la Chambre, n° 8, automne 2005
- Lamy Transport, tome II, 2009 – Avaries communes
- LamyLine Reflex, Modification des Règles d'York et d'Anvers
- Revue Scapel / Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports
- Espaces et Ressources maritimes

## ARTICLES :

- **AIMU**, American Institute of Marine Underwriters, General Average – Time for a change <http://www.aimu.org/Gooding.htm>
- **Bokalli V-E**, L'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime

- **Bonassies Pierre**, L'entrée en vigueur des Règles de Hambourg, annales 1992 de l'IMTM, p. 94 et s.  
Le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes, Espaces et Ressources maritimes, 1986, p. 115
- **Burglass L.J**, Marine insurance and general average, Artificial general average 1981
- **CESAM**, Les principaux types d'évènements majeurs, <http://www.cesam.fr/fr/general/evenementsmajeurs.html>
- **Charles Taylor Consulting**, General Average per York-Antwerp Rules, 21<sup>st</sup> April 2004
- **Cooke Julian et Cornah Richard**, General Average & York-Antwerp Rules, Sweet & Maxwell, UK
- **Harrel-Courtès H.**, Le nouveau droit français de l'assurance maritime et des événements de mer, édition de l'Argus, 1968
- **Hudson N.Geoffrey**, Let's be realistic, CMI yearbook, 2000, p. 314 à 324
- **Parenthou Roger**, Les nouvelles Règles d'York et d'Anvers 1994, Revue Scapel de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transport, 1995, p. 106
- **Parenthou Roger**, réflexion autour de l'avarie commune avant le « lifting » de 1994, revue de Droit Français Commercial, Maritime et Fiscal, janvier à mars 1994
- **Parenthou Roger**, Les problèmes d'avarie commune, Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, 2001, p. 166 à 169
- **Tassel Yves**, professeur à l'Université de Nantes, Académie de Marine, décembre 2000, La spécificité du droit maritime
- **Waltons & Morse LLP** – Bulletins – General Average – Where can Average Bonds and Guarantees be enforced?  
<http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=3>

#### SITES INTERNET:

- The Association of Average Adjusters, <http://www.average-adjusters.com>
- WK Webster, Salvage, <http://www.wkwebster.com/general/salvage0.htm>
- Milgram et Cie Ltée, Déclaration d'avarie commune sur le navire « APL PERU V028 », <http://www.milgram.com/milgram/fr/news/article?id=4482>
- Fédération Française des Sociétés d'Assurances, Transport de marchandises par voie maritime, <http://www.ffsa.fr>
- Loi n° 67-545 du 7 juillet, Loi relative aux événements de mer, [http://www.ddbd.com/Codes/loi67-545\\_Evenements-Mer.html](http://www.ddbd.com/Codes/loi67-545_Evenements-Mer.html)
- BIMCO Special circular, Standard General Average Absorption Clause, <http://www.bimco.dk>
- <http://www.cdmt.org>
- <http://www.cesam.fr>
- <http://www.legifrance.gouv.fr>
- <http://www.lamylinereflex.fr>

# ANNEXES

**Annexe 1 :** La répartition des causes d'avarie commune

**Annexe 2 :** La loi n°67-545 du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer

**Annexe 3 :** Avis de déclaration d'avarie commune aux intérêts marchandises

**Annexe 4 :** Lloyd's Average Bond

**Annexe 5 :** General Average Deposit Receipt

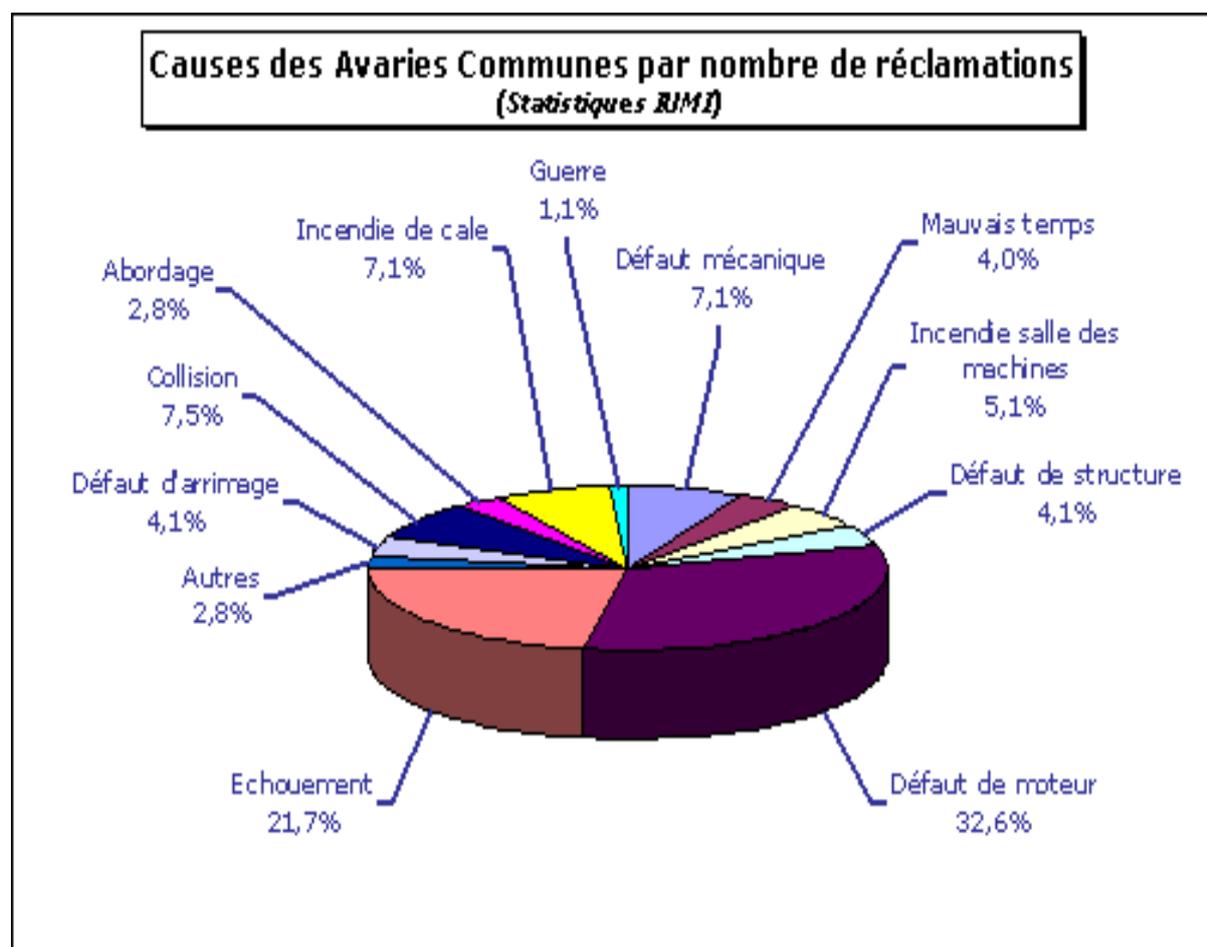
**Annexe 6 :** Garantie Bancaire

**Annexe 7 :** General Average Guarantee

**Annexe 8 :** Salvage Guarantee Form

**Annexe 9 :** Les Règles d'York et d'Anvers de 1994

**Annexe 10 :** Les Règles d'York et d'Anvers de 2004



**Loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer**

**Chapitre II : Assistance.**

**Article 9**

L'assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux où elle a été rendue.

Tous engins flottants sont assimilés, selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent.

**Article 10**

Tout fait d'assistance ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération. Aucune rémunération n'est due si le recours prêté reste sans résultat utile.

En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des choses sauvées.

**Article 11**

N'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru.

**Article 12**

Le remorqueur n'a droit à une rémunération pour l'assistance du navire par lui remorqué ou de sa cargaison que s'il a rendu des services exceptionnels ne pouvant être considérés comme l'accomplissement du contrat de remorquage.

**Article 13**

Une rémunération est due encore que l'assistance ait eu lieu entre navires appartenant au même propriétaire.

**Article 14**

Le montant de la rémunération est fixé par la convention des parties et, à défaut, par le tribunal.

Il en est de même de la proportion dans laquelle cette rémunération doit être répartie, soit entre les sauveteurs, soit entre les propriétaires, le capitaine et l'équipage de chacun des navires assistants.

Si le navire est un navire étranger, la répartition entre le propriétaire, le capitaine et les personnes au service du navire est réglée conformément à la loi nationale du navire.

**Article 15**

Toute convention d'assistance peut, à la requête de l'une des parties, être annulée ou modifiée par le tribunal, s'il estime que les conditions convenues ne sont pas équitables, compte tenu du service rendu et des bases de rémunération indiquées à l'article 16 ou que le service rendu ne présente pas les caractères d'une véritable assistance, quelque qualification que les parties lui aient donnée.

## **Article 16**

La rémunération est fixée par le tribunal selon les circonstances, en prenant pour base :

a) En premier lieu le succès obtenu, les efforts et le mérite de ceux qui ont prêté secours, le danger couru par le navire assisté, par ses passagers et son équipage, par sa cargaison, par les sauveteurs et par le navire assistant, le temps employé, les frais et dommages subis et les risques de responsabilité et autres encourus par les sauveteurs, la valeur du matériel exposé par eux, en tenant compte, le cas échéant, de l'appropriation spéciale du navire assistant ;

b) En second lieu, la valeur des choses sauvées, le fret et le prix du passage.

Les mêmes dispositions sont applicables aux répartitions prévues à l'article 14 (alinéa 2).

Le tribunal peut réduire ou supprimer la rémunération s'il apparaît que les sauveteurs ont, par leur faute, rendu l'assistance nécessaire ou qu'ils se sont rendus coupables de vols, recels ou autres actes frauduleux.

## **Article 17**

Il n'est dû aucune rémunération pour les personnes sauvées.

Les sauveteurs des vies humaines qui sont intervenus à l'occasion des mêmes dangers ont droit à une équitable part de la rémunération accordée aux sauveteurs du navire, de la cargaison et de leurs accessoires.

## **Article 18**

L'action en paiement de la rémunération se prescrit par deux ans à partir du jour où les opérations d'assistance sont terminées.

Toutefois, ce délai de prescription ne court pas lorsque le navire assisté n'a pu être saisi dans les eaux soumises à la juridiction française.

## **Article 19**

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre.

Le propriétaire du navire n'est pas responsable à raison des contraventions à la disposition précédente, sauf intervention effective et directe de sa part.

## **Article 20**

Il n'est dû aucune rémunération d'assistance pour les envois postaux de toute nature.

## **Article 21**

Les dispositions du présent chapitre sont également applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat ou affectés à un service public, à l'exception de l'article 18 (alinéa 2). Les articles 13 et 14 (alinéa 2) ne sont pas applicables aux navires de mer et bateaux de navigation intérieure de l'Etat.

Par dérogation aux dispositions de l'article 19, les obligations d'assistance qui peuvent être imposées aux commandants de force navale ou de bâtiment de la marine nationale sont fixées par l'article 455 du Code de justice militaire.

## **Article 21 bis**

**Créé par Loi 84-1173 1984-12-22 art. 1er JORF 27 décembre 1984.**

La responsabilité de l'assistant, à raison des dommages corporels ou matériels en relation directe avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, au sens de la convention sur la limitation de la responsabilité en matière

de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976, ainsi qu'à raison de tous autres préjudices résultant de ces opérations, peut être soumise à limitation, quel que soit le fondement de la responsabilité.

Cette limitation est soumise aux mêmes conditions que celles applicables à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire, prévue au chapitre VII de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer.

Les préposés de l'assistant ont le droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité dans les mêmes conditions que l'assistant lui-même.

Les limites de responsabilité de l'assistant agissant à partir d'un navire autre que celui auquel il fournit des services d'assistance sont calculées suivant les règles prévues pour le propriétaire de navire à l'article 61 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 susvisée.

Les limites de responsabilité de l'assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel il fournit des services d'assistance sont calculées selon les mêmes règles et sur la base d'une jauge de 1500 tonneaux au sens du 5 de l'article 6 de la convention mentionnée au premier alinéa du présent article.

(1) Ces dispositions entreront en vigueur en même temps que la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976, Loi n° 84-1173 du 22 décembre 1984 art. 3.

### **CHAPITRE III : Des avaries.**

#### **Article 22**

Les avaries sont communes ou particulières.

A défaut de stipulations contraires des parties intéressées, elles sont réglées conformément aux dispositions ci-après.

L'option que dans un connaissement le transporteur se réserverait entre ces dispositions et toutes autres dispositions est réputée non écrite.

#### **Article 23**

Sont particulières toutes les avaries qui ne sont pas classées en avaries communes.

Elles sont supportées par le propriétaire de la chose qui a souffert le dommage ou par celui qui a exposé la dépense, sauf leurs éventuelles actions en responsabilité, en remboursement ou en indemnité.

#### **Section I : Du classement en avaries communes.**

#### **Article 24**

Sont avaries communes les sacrifices faits et les dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

#### **Article 25**

Sacrifices et dépenses doivent avoir été décidés par le capitaine.

#### **Article 26**

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

### **Article 27**

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou la dépense est la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'expédition, il n'y a pas moins lieu à règlement d'avaries communes, sauf recours contre celui auquel cette faute est imputable.

### **Article 28**

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

## **Section II : De la contribution aux avaries communes.**

### **Article 29**

Les avaries communes sont supportées par le navire, le fret et la cargaison, évalués comme il est dit ci-après.

### **Article 30**

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.

Le fret brut et le prix du passage non acquis à tout événement contribuent pour les deux tiers.

### **Article 31**

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

### **Article 32**

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

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

### **Article 33**

Le montant des dommages ou pertes à admettre en avaries communes est déterminé pour la marchandise au port de déchargement. Il est égal au coût des sacrifices faits, calculé sur la base de la valeur marchande de cette marchandise à l'état sain au même port.

### **Article 34**

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

### **Article 35**

Les marchandises pour lesquelles il n'a pas été établi de connaissance ou de reçu du capitaine ne sont pas admises en avaries communes si elles sont sacrifiées. Elles contribuent néanmoins si elles sont sauvées. Il en est de même des marchandises chargées en pontée, sauf dans le petit cabotage où elles sont traitées comme les marchandises de cale.

### **Article 36**

En cas de rejet à la mer des marchandises chargées en pontée de façon irrégulière au sens de l'article 22 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes, la valeur des marchandises jetées n'est pas admise en avaries communes.

### **Article 37**

Les effets et bagages de l'équipage et des passagers pour lesquels il n'y a pas de connaissance ni reçu ainsi que les envois postaux de toute nature sont exempts de contribution s'ils ont été sauvés ; ils participent à la répartition, s'ils ont été sacrifiés dans les conditions des articles 24 et suivants.

### **Article 38**

La répartition se fait au marc le franc.

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

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

### **Section III : Du règlement des avaries communes.**

#### **Article 39**

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

#### **Article 40**

Toutes actions dérivant d'une avarie commune sont prescrites par cinq ans à partir de la date à laquelle l'expédition s'est achevée.

#### **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.

#### **Article 42**

L'armateur est privilégié pour le paiement des contributions en avaries communes qui lui sont dues, sur les marchandises ou le prix en provenant pendant quinze jours après leur délivrance, si elles n'ont passé en mains tierces.

### **Dispositions générales.**

#### **Article 43**

Sont abrogés les articles 397 à 429 et l'article 436 du Code de commerce, la loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi.

#### **Article 44**

La présente loi prendra effet trois mois après la publication au Journal officiel de la République française du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux événements de mer.

#### **Article 45**

La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer.

**Notification d'avarie commune adressée aux intérêts marchandises**

Déclaration d'avarie commune sur le navire « APL PERU V028 » :

*« Le 5 octobre 2008, APL a fait savoir à Milgram qu'un incendie s'est déclaré à bord du navire « APL PERU V028 », à la suite duquel les propriétaires du navire, Hanseatic Lloyd Schiffahrt GmbH & Co. KG et APL ont déclaré une avarie commune. A la fin du présent avis, nous avons indiqué un hyperlien donnant accès à une brève explication de l'avarie commune.*

*Pour l'instant, nous ne sommes pas au courant des dommages subis par la cargaison, le cas échéant. APL explique que les conteneurs destinés au Canada qui n'ont subi aucun dommage évident seront placés dans des convois ferroviaires en partance de Vancouver. Entre temps, les importateurs touchés sont priés de prendre note qu'un cautionnement d'avarie commune doit être émis à l'attention de Groninger & Welke (experts en sinistres nommés par les propriétaires du navire). La protection contre les avaries communes est habituellement fournie dans le cadre de toute police d'assurance sur facultés maritimes. Vos assureurs sont habituellement touchés par ce genre de situation et nous vous recommandons de les aviser immédiatement.*

*La contribution relative aux avaries communes n'est pas obligatoire. Les propriétaires du navire ne libèreront aucune partie de la cargaison avant qu'un cautionnement et une preuve d'émission ne soient parvenus aux experts en sinistres. Afin d'éviter les frais inutiles d'entreposage et de surestaries au point de destination, Milgram incite fortement ses clients qui ont des marchandises à bord du navire à faire parvenir sans tarder leurs garanties au représentant des propriétaires. Nous leur demandons également de nous envoyer les copies du cautionnement (y compris une copie de la facture commerciale connexe) et de la preuve de transmission à Groninger & Welke à Bremen (Allemagne), aux fins de classement et de suivi.*

*Si des biens étaient explicitement assurés par le biais de Milgram, nous avons avisé nos assureurs, qui s'occuperont des formalités.*

*Nous espérons recevoir d'autres nouvelles d'APL d'ici peu et vous tiendront au courant de tout élément d'information qui nous sera communiqué relativement à cet événement. »*

July 9, 2009

Dear Customers,

**Re : Mol Prosperity 028W (General Average declared by owner)**

Our subcontractor informed us that their vessel "MOL Prosperity" suffered fire damages while on her way from East Asian ports to Singapore/Europe. The damage is said to have taken place on 1 July 2009 while MOL Prosperity was sailing outside Hong Kong waters. The vessel is now anchored at the south-east Lamma anchorage of Hong Kong to allow the discharge of all containers onboard.

We were informed that the vessel operator/owners declared General Average.

Such procedure is to have all involved parties participate in getting all the cargo, equipment and the vessel rescued as soon as possible.

We kindly ask you to pay attention to the instructions given by the General Average Adjuster, who will approach you directly.

Please note that the Average Adjuster is not dealing in the name of Hapag-Lloyd but in the name of the owners of the operating vessel.

Therefore Hapag-Lloyd is not entitled to vary or to change the advices and requests of the Average Adjuster.

The procedure of General Average foresees your transport insurers to grant guarantees and to sign bonds in respect of the value of your cargo. The Average Adjuster will provide you with these bonds and guarantees shortly.

We kindly ask you to inform your transport insurers immediately. Your insurance is familiar with the standard procedures.

In case of not being insured by transport insurers the Average Adjuster will ask you directly to sign the bond and to arrange payment in respect of your General Average participation share.

The Average Adjuster will hold back all cargo until bonds and guarantees are returned duly signed. Due to this international regulation Hapag-Lloyd is not allowed to interfere or to act opposite to the Adjuster's advices.

Based on the aforesaid we suggest to act accordingly, your transport insurers are familiar with this procedure and will grant the most practical and swift solution. Finally we wish to inform you that the earlier the requested bonds and guarantees are returned duly signed to the Average Adjuster, the earlier your cargo will be released and on-shipped.

We deeply regret to have to bother you with this but such accidents are rather seldom and in any case unforeseeable. Please do not hesitate to contact your transport insurers and in case of being not insured please contact the Average Adjuster to please your queries.

The transit of cargo, once cargo is being prepared for on-carriage, shall be continued as soon as possible. That will be directly related to the release of cargo by the average adjuster.

For clarifying purposes only please take note that a General Average Adjuster is a third party, typically engaged to avoid any conflict of interests. He is to please all queries between cargo interest, the vessel owner and the salvage company and is to quicken the whole procedure.

Please kindly pay attention to the following contact details of the General Average Adjuster:

Richards Hogg Lindley  
13/F, CLI Building, 313 Hennessy Road, Wanchai, Hong Kong  
Tel: +852 2527 3202  
Fax: +852 2865 4047  
Contacts: Cory Chow, Matthew Cao, Peter Fei  
E-mail address: [info-hongkong@rhl-ctc.com](mailto:info-hongkong@rhl-ctc.com)

## General Average Deposit Receipt

### LLOYD'S FORM

No.....  
 Dated at.....20....  
 Vessel.....from.....to.....  
 Nature and date of accident.....

RECEIVED from Messrs.....  
 the sum of (in words).....  
 deposit on account of General Average and/or Salvage and/or Charges,  
 being.....per cent on.....  
 provisionally adopted as the contributory value of the following goods, viz:  
 .....

B/L or Waybill No.....

£.....

Signed .....,  
 for and on behalf of the Trustee(s) or nominated representative(s)

#### NOTES

For Depositors: **If insured** you may wish to send this receipt together with the original policy or certificate of insurance to your insurers who, subject to the policy conditions, may be prepared to refund this deposit. **If not insured** you should notify the Average Adjusters direct of your interest and retain this receipt until the adjustment is issued when any credit balance can be claimed.

For Insurers: When a repayment of this deposit has been made, advise the Average Adjusters and thus assist in final settlement.

NO DUPLICATE OF THIS RECEIPT CAN BE ISSUED.

N.B. The refund, if any, will only be made to the bearer of, and in exchange for, this Receipt, and will be the whole balance of the deposit after satisfying the General Average and/or Salvage and/or Charges, without deduction or set off of any other claims of the Shipowner against the Shipper or Consignee.

The General Average will be adjusted in..... and the Shipowners have given the necessary instructions to Messrs.....Average Adjusters.

#### General Average Deposit Receipt (LLOYD'S FORM) - Counterfoil

Dated at.....20....  
 Vessel.....  
 Depositors.....  
 Description of goods..... B/L or Waybill No.....  
 Contributory value (provisional)..... Amount of deposit £.....

## Annexe 6

### BANK GUARANTEE

Vessel :

Casualty and date :

In consideration of the delivery of the under-mentioned cargo to the consignees thereof without payment of a deposit we (INSERT NAME OF BANK) hereby undertake to pay Blue Seas Adjusters Ltd. any contribution of general average and/or salvage and/or special charges which may hereafter be ascertained to be properly due in respect of the said cargo, and within 30 days of issue of general average adjustment.

We further agree that should owners of the ship require a payment on account of general average disbursements settled by them, we will, if called upon and without unreasonable delay, make such payment on account as may be certified by the adjusters.

We further agree that the contract contained in this document shall be governed by English Law and that any period of prescription whether provided by statute law contract or otherwise, shall commence to run from the date upon which the general average adjustment is issued. Furthermore, this guarantee provides for payment in London. This guarantee, which is irrevocable, is limited to the sum of X and is to be valid initially for 2 years from the date of signing, although the guarantee can be extended upon demand by either of the parties named above as payees.

Any dispute arising hereunder shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the English Courts.

Signature:

Dated:

### SCHEDULE OF CARGO