

# Gazette de la Chambre



## Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 34 - Printemps 2014



"Ex falso sequitur quodlibet"

### L'avarie commune

Les Règles d'YORK et d'ANVERS : en route pour de nouveaux changements ?

Frédéric Denèfle

Directeur des relations extérieures du CESAM

[www.cesam.org](http://www.cesam.org)

Le Comité Maritime International qui s'est réuni en septembre 2013 a souhaité une nouvelle fois réfléchir aux évolutions souhaitables de Règles d'York et d'Anvers (RY&A) qui régissent l'organisation et la répartition des conséquences économiques de la déclaration d'avarie commune entre l'armateur et les propriétaires des cargaisons à bord et leurs assureurs respectifs.

L'AFDM, qui avait suivi avec attention les modifications apportées aux RY&A ayant abouti au nouveau format de 2004, a été invitée dans le courant de l'année 2013, à l'instar de toutes les associations de Droit Maritime membres du CMI (*ndlr* : Comité Maritime International), à répondre à un très long et très complet questionnaire sur les points d'amélioration et / ou d'adaptation sur lesquels le CMI devrait réfléchir et faire des propositions d'amendements de ces Règles.

Pourquoi relancer un tel chantier alors qu'une refonte de ces règles avait abouti en 2004, après plusieurs années de discussion entre les différentes parties prenantes au sein du CMI, à une nouvelle règle destinée à remplacer la précédente version de 1994 ?

Contre toute attente les RY&A de 2004 n'ont finalement pas été incorporées aux connaissements et chartes-parties qui ont conservé le renvoi aux RY&A de 1994.

Les raisons de cette situation n'ont pas été officiellement expliquées mais les évolutions importantes de la version de 2004 ont sans nul doute été mal perçues par les acteurs du transport maritime qui ont préféré conserver la version précédente...

De nombreux auteurs et praticiens avaient identifié les changements des RY&A version de 2004 par rapport à celle de 1994 qui peuvent être résumés principalement comme suit :

- Possibilité de régler l'indemnité d'assistance en dehors de la répartition de l'avarie commune directement avec le sauveteur sans que le règlement d'avarie commune n'ait à reprendre ce règlement.
- Suppression de la liste des frais admissible en Avarie Commune de certaines dépenses exposées par l'armateur (Salaires et vivres de l'équipage employés le temps de l'attente de pièces de rechange permettant la reprise du voyage etc.) et plafonnement des réparations provisoires admissibles en avarie commune.
- Suppression de la Commission rémunérant l'armateur pour les avances de fonds consenties lors des dépenses engagées pour le compte commun admissible en avarie commune.
- Mise en place, pour la première fois dans les obligations nées d'une avarie commune, d'une prescription.

D'autres modifications moins importantes par rapport à la version 1994 avaient été apportées sur des points complémentaires que nous ne rappellerons pas ici.

Cette nouvelle version poursuivait un objectif consistant à simplifier la gestion de l'avarie commune et accélérer le dépôt des rapports d'avaries communes en réduisant le nombre de sujets et / ou de dépenses devant être systématiquement soumis à l'analyse du "dispatcheur" d'avaries communes pour procéder à une répartition entre l'armateur et les intérêts chargeurs.

Cette approche n'a pas rencontré l'assentiment unanime et c'est après avoir constaté que le projet 2004 n'avait pas de suite que le CMI a relancé l'analyse des évolutions souhaitables à envisager pour satisfaire toutes les parties prenantes au commerce maritime et les assureurs impliqués.

C'est dans ce contexte que le CMI a adressé ce questionnaire de plusieurs dizaines de pages reprenant un ensemble de suggestions / questions sur les points des règles d'Y&A de 1994 qui pourraient être repris et amendés.

Lors de sa conférence le CMI, à Dublin en Septembre 2013, les participants au groupe de travail sur les RY&A ont procédé à un tri entre les points importants qui, selon les participants, méritaient une nouvelle analyse et les points jugés secondaires qui ont été abandonnés en fonction des réponses aux questions qui exprimaient le point de vue des associations.

Les sujets conservés ont été répartis entre plusieurs sous-groupes ayant pour mission de rédiger chacun un rapport faisant le point des propositions d'amendements qui seront communiqués à la prochaine assemblée du CMI qui se tiendra au mois de juin 2014 à Hambourg.

Ces groupes de travail ainsi constitués reprendront la réflexion et les débats afin d'envisager les modifications des règles d'Y&A sous l'égide du CMI et Bent Nielsen, infatigable animateur des discussions sur ce sujet depuis plusieurs années. *Suite page 2*



## Suite de la page 1

Les 4 sous-groupes restreints animés chacun par des dispatcheurs reconnus réunissant des praticiens d'horizons techniques et géographiques variés doivent analyser les dispositions de l'avarie commune relevant principalement des thèmes suivants :

- La gestion des valeurs libellées en différentes monnaies et possibilités d'utiliser du SDR (*ndlr : Special Drawing Rights ou Droits de Tirage Spéciaux en français*).

- Traitement de l'assistance dans le cadre de l'avarie commune.
- Traitement des valeurs contributives et sort des cargaisons de faibles valeurs.
- Modalités de fourniture de garantie et / ou nouveaux modèles à utiliser.

Que peut-on espérer à ce stade ?

Les RY&A constituent un corps de règles original que l'on ne trouve dans aucun autre domaine du transport sauf de manière limitée dans le domaine du transport fluvial entre plusieurs pays européens sur le Rhin.

Aucune convention internationale inter-étatique ne régit le fondement et l'organisation de l'avarie commune et le contenu de celle-ci est le fruit d'un compromis entre les parties impliquées dans le commerce maritime.

L'avarie commune est de fait et en droit (par incorporation dans les contrats de transport) intégralement régie par les RY&A.

Les modifications apportées à ces règles ont toujours été mises à jour au sein du CMI par un échange technique entre les praticiens de l'avarie commune désignés par les associations membres du CMI et les organisations internationales membres (IUMI, BIMCO, P&I) constituant un exemple de "*lex mercatoria*" si précieuse dans le domaine du commerce international tant est si vrai pour les professionnels, le principe selon lequel on respecte mieux les règles que l'on a choisies.

La présente démarche obéit à la même méthode et nous devons nous en féliciter.

Cependant l'échec de la version de 2004 devra conduire la communauté des professionnels du droit maritime à ce que tout nouveau projet soit expliqué et motivé afin d'être effectivement incorporé et utilisé par les parties intéressées, armateur et chargeurs dans les contrats de transport et autres chartes-parties

En effet une institution, quelle qu'elle soit, si noble et traditionnelle soit-elle, a besoin d'une légitimité pour conserver son impact et servir la communauté qui s'y réfère.

La globalisation et l'industrialisation des échanges par l'utilisation de navires porte-conteneurs toujours plus grands et l'émergence de nouveaux acteurs impliqués dans le *shipping* international doivent conduire les professionnels de l'avarie commune à expliquer et à faire preuve de pédagogie pour justifier les modifications qu'ils projettent pour cette institution du droit maritime qui a finalement tant d'importance.

C'est dans ces conditions que la logique économique de l'avarie commune pourra mieux être appréhendée et finalement admise.

Nul doute que le CMI et les associations qui le constituent seront actifs dans ce but et que toutes éventuelles nouvelles modifications des RY&A connaîtront le succès qui sied à un tel travail afin d'éviter le triste sort réservé à la version 2004, qui à peine imprimée fut abandonnée.

*Ndlr : voir également l'article de M. Pierre Latron paru dans la Gazette N°8 en 2005 :*

<http://goo.gl/64fSSv>

## L'avarie commune

### Rappel des principes de l'avarie commune, Extrait du site web du CESAM

L'avarie commune est une règle propre au droit maritime qui a pour but de partager équitablement, entre les propriétaires du navire et de la cargaison, les sacrifices (dommages ou dépenses) résultant de mesures prises volontairement et raisonnablement par le capitaine pour le salut commun de l'expédition et qui ont eu un résultat utile.

Un propriétaire de marchandises peut donc avoir à payer une contribution représentant une part importante de la valeur de ses marchandises, alors même que celles-ci sont livrées en parfait état.

La répartition des sacrifices entre propriétaires du navire et de la cargaison est faite par un "expert-répartiteur" ou "dispatcheur" d'avarie commune qui est, en général, désigné par l'armateur ou par le transporteur et qui établit un "règlement d'avaries communes".

Sauf dans de très rares exceptions, les règlements d'avaries communes sont établis conformément aux dispositions des règles d'York et d'Anvers, règles conventionnelles, d'usage courant et international, auxquelles se réfèrent la quasi-totalité des contrats de transport et d'affrètement.

Il est à noter que ces Règles réservent 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 (par exemple innavigabilité du navire avant le commencement du voyage, incompétence de l'équipage, etc.)

#### • La contribution aux avaries communes

C'est la part que chacun des intéressés au navire et à la cargaison est tenu de supporter dans les sacrifices communs, proportionnellement à la valeur résiduelle de ses biens (navire ou marchandises) à la fin de l'expédition. Puisqu'il s'agit d'un partage équitable du total des sacrifices, le rapport entre la contribution et la valeur des biens en cause est le même pour tous.

La contribution est due par tous, qu'il y ait assurance ou non. Ceux qui sont assurés seront remboursés par leur assureur de la contribution qu'ils auront payée, tandis que les autres devront la conserver à leur charge.

#### • La contribution provisoire

L'établissement d'un règlement d'avaries communes est, en général, assez long et peut demander plusieurs années. 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 avaries communes par l'expert-répartiteur. L'armateur les évalue d'une façon approximative, établit leur pourcentage par rapport à la valeur totale, elle aussi estimée, des intérêts en cause et soumet la livraison des marchandises au versement préalable d'une "contribution provisoire" calculée sur ces données.

De nos jours, dans la très grande majorité des cas, les armateurs acceptent, au lieu du versement d'une contribution provisoire, l'engagement des assureurs des marchandises à régler, le moment venu, la contribution "définitive" telle qu'elle ressortira du règlement d'avaries communes, engagement concrétisé par la remise par l'assureur à l'armateur ou à l'expert-répartiteur d'une "lettre de garantie d'avaries communes".

#### • La contribution définitive

Ce n'est qu'à la clôture du règlement d'avaries communes que sera connue la contribution "définitive" mise à la charge de l'armateur et des propriétaires de marchandises. Si la contribution définitive est supérieure à la contribution provisoire, un versement complémentaire est réclamé aux participants. Au contraire, si la contribution définitive est inférieure à la contribution provisoire, le trop-perçu leur est remboursé.