

Nom de la clause : Origine des Règles de York et d'Anvers

Objet de la Clause : Explications sur l'origine des règles de York et d'Anvers

Catégorie Histoire

Numéro : **Date :** 1925

Pays d'origine : France **Emetteur :** John Paul Govare

Commentaires :

Ce texte est issu du livre de Monsieur John Paul Govare intitulé « Avaries Communes – Règles de York et d'Anvers 1924 », publié aux Editions de la Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence en 1925.

Ce texte explique les débuts chaotiques et la naissance des règles de York et d'Anvers.

Disclaimer : Fortunes de Mer est un site privé & non officiel. Il s'agit de pages personnelles. Ces pages n'ont qu'un but d'information. Les informations de nature juridique que vous pourrez trouver sur ce serveur ne peuvent faire l'objet d'une quelconque garantie ou d'une quelconque certification quant à leur validité, leur effectivité, leur applicabilité et ne peuvent donc en aucun cas engager la responsabilité du directeur de la publication. En effet, seules les informations provenant d'une source officielle font foi. En France, en matière d'information juridique, c'est le Journal Officiel de la République Française qui est habilité à publier et diffuser la plupart des textes. A l'étranger, des institutions similaires assurent la mission dévolue au Journal Officiel de la République Française. Cette situation n'est pas exclusive de productions privées. Aussi, la plupart des informations que vous trouverez ici apparaissent comme étant à jour (hormis les textes législatifs anciens et les polices d'assurances anciennes !). Pour ce qui concerne les textes applicables actuellement, vous devez vérifier qu'il s'agit bien de dispositions applicables avant d'en faire usage ou de prendre une décision.

Les textes des polices d'assurances et des clauses additionnelles sont délivrés à titre purement informatif. La plupart n'ont plus cours aujourd'hui et n'ont donc qu'un intérêt "historique". Aucun usage ne peut en être fait. Si vous souhaitez des informations officielles, vous pouvez vous adresser à la FFSA ou aux organismes similaires existant à l'étranger. En conséquence de quoi, vous renoncez expressément à toute poursuite ou réclamation à l'encontre du concepteur et de l'hébergeur de ce site. Vous vous engagez également à ne faire aucune copie des fichiers de ce site, sauf accord express ET écrit de "Fortunes de Mer" OU mention de l'origine des documents.

The information contained on this site is provided in good faith as a guide only and is based on information obtained from a variety of sources over a period of time. This information is subject to change and should, in each case, be independently verified before reliance is placed on it. "www.fortunes-de-mer.com hereby" excludes, any and all liability to any person, corporation or other entity for any loss, damage or expense resulting from reliance, publication or duplication of information obtained from this site.

ORIGINES DES RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS

L'idée de fixer par des accords internationaux, la législation de L'avarie commune remonte à 1860; il semble qu'elle ait été formulée pour la première fois au Congrès de Glasgow, de la «National Association» - anglaise: Un projet de code fut alors élaboré qui devait servir de base à une convention diplomatique internationale. Un rêve de cette envergure ne pouvait demeurer qu'une vaine utopie ; ce code, pour être complet, contenait de nombreuses innovations improvisées ; elles furent violemment combattues par les Assureurs du Lloyds, et au Congrès tenu à York en 1864, on ne put voter que onze articles qui demeurèrent sans effet.

L'effet de cette association avait échoué, mais l'idée qu'elle avait semée devait germer plus tard.

L'International Law Association, fondée en 1873, reprit dès 1875 l'œuvre ainsi commencée; les travaux des Conférences de La Haye (1875) et de Brême (1876) aboutirent au vote de douze règles lors du Congrès d'Anvers en 1877. Cette réalisation pratique comportait une nouvelle méthode de travail qui était d'un heureux présage pour l'avenir : au lieu de préparer un projet de loi réglant l'avarie commune jusque dans ses moindres détails, l'Association se bornait à fixer les solutions conventionnelles des cas les plus fréquents et à les présenter à l'adoption des intéressés. Malgré l'opposition persistante du Lloyd's, beaucoup de charte parties et de connaissements furent dès lors conclus, dans lesquels Armateurs. Affréteurs et Chargeurs acceptaient d'un commun accord les solutions préconisées à Anvers en 1877. L'oeuvre demeurait incomplète, mais l'expérience révélait son utilité pratique et les encouragements parvenaient de toutes parts aux Commissions et Sous-commissions de l'International Law Association.

En 1890, la Conférence de Liverpool, vota dix-huit règles dans lesquelles se retrouvent; les articles élaborés par la National Association à York en 1861 et les douze règles préconisées en 1877 à la Conférence d'Anvers. L'œuvre parut ainsi achevée lorsque l'International Law Association publia les «Règles d'York et d'Anvers 1890», auxquelles s'ajoutait bientôt celle votée en 1903.

L'adoption universelle de ces Règles révéla à la fois leur importance et leurs imperfections. Dès 1892, un magistral rapport de M. le professeur Berlinghieri (Italie) exposait les défauts de ces Règles en droit et en pratique ; en 1903, M. K.-W. Elmslie (Londres) signalait les profondes divergences d'interprétation que révélaient les différentes jurisprudences; enfin, M. Paul Govare, présentait en 1906 un rapport qui résumait ainsi la situation

« Du moins ce bref résumé des -travaux entrepris par l'International Law Association depuis 1890 en matière « d'avaries communes suffit-il à démontrer à l'évidence que les Règles d'York et d'Anvers, dans leur forme actuelle, n'ont pas encore rencontré l'approbation unanime du monde commercial et maritime et que de toutes parts on réclame des modifications, des précisions, des interprétations et des additions. De ce mouvement général ne résulte nullement que le monument élevé par l'Association ne soit pas une oeuvre considérable et excellente en soi qui a déjà rendu les plus grands services ; non, mais comme toute oeuvre humaine, elle est imparfaite, elle exige des recouches ; L'expérience quotidienne met en lumière des points jusque-là obscurs et la marche incessante des affaires rend nécessaire la solution de nouvelles questions. C'est à l'étude de ces divers points que nous voulons vous convier. »

Cette étude était l'objet principal de la Conférence de Stockholm. Entre temps, l'International Law Association avait dressé un tableau comparatif de la jurisprudence de chaque pays et présenté le rapport d'un Comité au sein duquel; mon éminent confrère et ami, M. le bâtonnier Autran, avait occupé la place prépondérante qui convenait à sa compétence éprouvée et à son inlassable puissance de travail. En 1914, le juge H. C. Dowdall, K. C. rédigea un remarquable projet de loi, inspiré à la fois des règles d'York et d'Anvers, de sa profonde connaissance des législations étrangères et des besoins nouveaux de la navigation. Il convient enfin de signaler le rapport présenté à la Conférence de Stockholm par les délégués français, fruit d'un travail considérable dû à l'expérience pratique et à l'érudition juridique de M. Emile Audouin, secrétaire général du Comité des Assureurs Maritimes de Paris. Ce texte, mis en harmonie avec certaines suggestions des Comités anglais, devint le projet officiel que j'avais l'honneur, avec mon collègue M René Verneaux, de défendre, au nom du Comité Central des Armateurs de France, devant la Conférence Internationale de Stockholm.

LES RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS 1924

La Conférence de Stockholm voulut remédier aux divergences d'interprétation que révélait la jurisprudence; les anciennes Règles tranchaient des cas d'espèce, mais ne donnaient aucune idée directrice, aucune théorie dont le juge put s'inspirer; les Règles actuelles sont précédées de principes fondamentaux qui sont la base de l'avarie commune dont les règles sont des exemples pratiques pour la solution des hypothèses les plus fréquemment réalisées.

Les Règles de 1890 avaient intentionnellement laissé en suspens différentes questions qui devaient être tranchées selon la législation nationale du port de destination du navire. La Conférence de Stockholm a voulu remédier à cet état de choses et décida que, le commerce maritime moderne étant mondial il fallait que l'Armateur fut certain de voir en tout port, les questions d'avarie commune tranchées exactement de la même manière. Cela entraîna de nombreuses additions aux anciennes règles. Il suffit, pour tout exemple, de citer l'article XVIII qui stipulait explicitement que toute difficulté non prévue par les règles serait régie par les lois nationales. Actuellement, la règle A précise qu'il y a avarie commune dans les cas, et seulement dans les cas où..., ce qui exclut sur ce point toute application de loi nationale. De même, en d'autres règles, moins importantes pourtant que cet exemple, l'application d'une loi, variable d'après le port de reste, fut radicalement bannie.

La Conférence de Stockholm voulut respecter autant que possible les règles existantes, bien que leur classification ne parut pas très logique et que les règles de détail contiennent certains exposés de principe, ainsi déclassés. Il fut alors décidé que les principes seraient placés en tête et dénommés par des lettres, afin de laisser aux règles leurs numéros habituels. L'adoption des Règles d'York et d'Anvers implique dorénavant l'acceptation de toutes les règles, que leur référence soit une lettre ou un chiffre. Ce souci de réduire les modifications au strict minimum correspond d'ailleurs à une décision proposée par M. T. G. Carver, K. C., et adoptée par l'Association lors du vote de la règle de 1903.

Enfin, il fut décidé de conserver le nom de ces règles en changeant leur date, plutôt que de les appeler « Règles de Stockholm ». A deux reprises cette oeuvre de révision faillit échouer sur des questions de détail, nous avons estimé de notre devoir et de l'intérêt général de l'Armement, de collaborer à rétablir un accord plutôt que de faire échouer cette conférence sans autre but que de réserver à notre pays l'honneur d'obtenir un vote de ratification lors du prochain Congrès qui doit se tenir en France. Les Suédois nous avaient donné l'exemple de ce désintéressement en votant le maintien de l'ancien nom des règles,

nous n'aurions pas voulu, pour satisfaire un orgueil national, collaborer à la tentative d'échec qui se manifesta à plusieurs reprises.

En résumé, la Conférence de Stockholm a maintenu non seulement dans le fond, mais encore dans la forme, les dispositions fondamentales des Règles d'York et d'Anvers. Elle y apporta plus -de cohésion et de certitude par l'adjonction de principes généraux, plus, de clarté par la correction de certaines phrases défectueuses prêtant à divergences d'interprétation, plus d'uniformité en supprimant toute référence aux législations nationales. A ce point de vue l'adoption de ces règles s'impose déjà à tous ceux qui pratiquent le commerce maritime et se soucient de fixer les lois qui régissent leurs contrats.

AVANTAGES PARTICULIERS DES ARMATEURS

Tous les armateurs qui portent dans leurs charte parties et connaissements la référence aux Règles de « 1890 » ont grand intérêt à spécifier dès maintenant « 1924 », c'est en effet aux armateurs que ces règles sont le plus profitables, plus favorables même que le projet qu'ils avaient approuvé et que j'étais prié de soutenir. Nous n'en revendiquons aucun mérite; ce sont les armateurs anglais, soutenus par leurs assureurs qui se montrèrent plus exigeants que nous n'avions nous-mêmes osé l'être, Voici les avantages particuliers que les Armateurs retireront de l'application des règles de 1924, et que nous allons examiner en ordre logique.

RÈGLE A (principe).

Cette règle donne une définition de l'avarie commune et délimite les cas que les parties contractantes décident d'y admettre, à l'exclusion de tous autres.

RÈGLES C ET F (principes).

La première règle exclut de l'avarie commune tout ce qui n'en est pas une conséquence directe, mais la règle E admet par substitution, les dépenses judicieusement faites pour éviter un autre sacrifice..

RÈGLE D (principe).

Cette règle reproduit l'ancien texte de 1903. Les armateurs peuvent ainsi bénéficier encore de la Négligence clause et invoquer l'avarie commune, malgré la faute de leur capitaine.

RÈGLE E (principe).

Celui qui réclame l'admission d'un dommage ou d'une dépense en avarie commune doit justifier cette demande d'admission. Cette règle n'institue pas une charge nouvelle, car elle ne fait que confirmer le principe appliqué par la jurisprudence française,

RÈGLE V. - Echouement volontaire.

Dans l'ancienne règle, l'échouement volontaire du navire n'était pas admis en avarie commune dans les cas où « inévitablement il coulerait ou irait à la dérive, à la côte ou sur les rochers... »

Dans les règles de 1924, les armateurs ont obtenu la suppression des mots « coulerait ou », en sorte qu'ils ont fait admettre en avarie commune le cas où le navire devant inévitablement couler, s'est échoué. Les autres exclusions furent maintenues.

RÈGLE X

Frais au port de relâche.

La règle modifiée en 1924 autorise les armateurs à porter en avarie commune, en sus des frais déjà énumérés dans la règle de 1890, les frais de manutention de la cargaison au

déchargement et rechargement, admettant également ces mêmes frais pour les combustibles et les approvisionnements qui étaient autrefois exclus.

Les frais de magasinage au port de relâche sont maintenus en avarie commune et étendus à ceux des combustibles et approvisionnements, et l'on y comprend, en outre, les primes d'assurances contre l'incendie, si une telle assurance a été souscrite.

Enfin, un troisième paragraphe est ajouté à cette règle Dans le cas où le navire serait condamné, les frais ci-dessus indiqués, exposés avant la condamnation du navire, seront portés en avarie commune.

RÈGLE XI. -- Gages et vivres de l'équipage au port de refuge.

La nouvelle régie maintient les dispositions de l'ancienne, relatives aux gages et vivres des officiers et de l'équipage ; mais elle ajoute que si le navire était condamné ou le voyage abandonné avant la fin du déchargement de la cargaison, les gages et frais d'entretien de l'équipage jusqu'à la fin du déchargement seraient admis en avarie commune.

RÈGLE XII. -- Avaries au port de relâche.

S'inspirant du même principe que la nouvelle règle X c, l'on bonifie en avarie commune des dommages à la cargaison, mais on y ajoute ceux causés au combustible et aux approvisionnements, ainsi que tous les frais de manutention au port de relâche.

RÈGLE XIII. - Réparations provisoires.

La nouvelle règle admet, dans la plupart des cas, que les réparations provisoires soient portées en avarie commune ; elle n'excepte que les réparations d'un dommage fortuit pour permettre l'achèvement du voyage et encore admet-elle en avarie commune le montant des réparations qui furent évitées par ces, réparations provisoires, si ces réparations eussent été bonifiées en avarie commune.

REGLE XVI. - Valeur à bonifier pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice.

L'ancienne règle n'avait rien prévu quant à l'évaluation, en sorte qu'il fallait appliquer la loi nationale et procéder au règlement soit par quotité, soit par différence. Les armateurs, selon le port de refuge où le navire « pouvait être contraint de terminer son voyage, ignoraient quel serait le mode d'évaluation de la part contributive active et passive du navire et de la cargaison.

La Conférence était divisée sur la question principale : savoir s'il fallait poser un principe. D'autre part, les avis étaient partagés entre le règlement par quotité et celui par différence. A une très forte majorité, la Conférence décida de ne pas trancher cette question dans ces règles: Mais le lendemain, un autre vote intervint sans discussion, en fin de séance, et l'on adopta le texte du projet. La Conférence était subitement d'avis qu'il était de l'intérêt du commerce maritime de fixer un principe, mais « quotité » et « différence » avaient des défenseurs aussi acharnés que fort compétents et les arguments en faveur de l'un et l'autre se compensaient. Le projet était rédigé, traduit, imprimé; il trouva là un léger avantage qui lui valut une très faible et hésitante majorité.

RÈGLE XVIII. - Règlement des avaries.

L'ancienne règle XV III renvoyait aux lois et coutumes pour résoudre toutes les questions qui n'avaient pas été traitées: Cette règle est supprimée et la nouvelle règle A tranche toute controverse en limitant les cas où il y a avarie commune.

Par la suppression de la règle XVIII, comme par l'addition d'un paragraphe à la règle XVI, les armateurs obtiennent plus d'uniformité dans les règlements d'avarie commune.

RÈGLE XX (nouvelle).- Gages, vivres -et combustibles au port de refuge.

L'ancienne règle XI admettait en avarie commune les gages et vivres des officiers et de l'équipage pendant la durée de la détention dans un port de relâche, si la relâché était occasionnée par un événement générateur d'avarie commune, selon la règle X.

La règle XI est maintenue, mais la nouvelle règle XX y ajoutant, admet ces gagés et vivres en avarie commune depuis le lieu du déroutement jusqu'à la reprise de la route normale. Elle y admet également le combustible et les provisions consommées pendant ces deux trajets, à l'exclusion pourtant de la consommation faite au port pendant l'exécution des réparations.

RÈGLE XXI (nouvelle). - Location d'argent.

Lorsque, pour les débours en avarie commune, l'on aura du recourir à un prêt à la grosse, à la vente de marchandises ou à un autre procédé, les frais, intérêts, préjudices seront portés en avarie commune; lorsque l'argent aura été avancé par l'un des intéressés au règlement; il bénéficiera en outre d'une commission de 2 %.

Il pourra aussi faire couvrir par une assurance, dont la prime sera admise en avarie commune, le risque de perte du navire qui le priverait de tout recours pour ses avances, faute de ruasse contribuable.

RÈGLE XXII (nouvelle) intérêts sur les pertes bonifiées en avarie commune.

Sur toutes dépenses, sacrifices et bonifications classées en avarie commune, il sera alloué un intérêt au taux légal du port de destination ou à 5 % lorsqu'il n'y aura pas de taux légal reconnu. Ce n'est que la consécration de l'usage le plus répandu.

RÈGLE XXIII (nouvelle). --- Traitement des dépôts en espèces.

Les dépôts en espèces fournis en garantie de la contribution de la cargaison seront versés en banque, en compte joint au nom de deux séquestres nommés par l'armateur et par les réclamateurs. Ces séquestres pourront, sur demande approuvée par le dispacheur, autoriser des remboursements à l'armateur proportionnellement à la participation probable de la cargaison aux frais déjà encourus.

Un groupe d'assureurs tenta d'obtenir que, par voie de réciprocité, l'armateur soit tenu de fournir une caution équivalente à celle consignée par les chargeurs. Malgré leurs efforts vigoureux, ce projet fut repoussé.

Les règles de 1924, claires, complètes et adaptées aux nécessités modernes se recommandent d'elles-mêmes à l'adoption universelle et immédiate. Pour les armateurs, elles, s'imposent incontestablement, car aucun des avantages qui leur étaient concédés dans les règles de 1890 n'a été aboli, mais par contre ils retirent de la révision de 1924 tous ceux que je me suis efforcé d'exposer aussi brièvement mais aussi clairement que possible.

James PAUL GOVARE, Avocat à la Cour d'Appel de Paris.