

Nom de la clause : Règles d'Anvers

Objet de la Clause : Gestion et répartition des sacrifices et dépenses d'avaries communes entre les chargeurs et les armateurs.

Numéro : **Date :** 1877

Pays d'origine : International **Emetteur :** International Law Association

Commentaires :

Le principe de l'avarie commune pose que, confrontées à un péril susceptible d'entraîner leur perte collective, les propriétés corps et cargaison 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.

Parmi les illustrations les plus évidentes de ce principe, sont à citer :

- la perte par jet à la mer d'une partie de la cargaison pour alléger un navire échoué et permettre ainsi son renflouement ;
- les dommages occasionnés au navire et à sa cargaison par l'eau déversée pour éteindre un incendie.

L'antiquité phénicienne avait déjà énoncé ce principe qui a été intégré, au fil des temps, par les législations des principales nations maritimes.

A l'exception de certains grands courants de navigation fluviale (Rhin, Danube, Parana...) son application est demeurée strictement limitée au seul domaine maritime.

L'ADOPTION DES REGLES D'YORK ET ANVERS

Dans la seconde moitié du 19^{ème} siècle, en conséquence du développement considérable du transport maritime et de son internationalisation de plus en plus prononcée, le besoin s'est fait jour, pour éviter d'insolubles conflits, de surmonter les divergences apparues dans les différentes législations et pratiques nationales susceptibles de pouvoir s'appliquer à un même voyage et donc à une même avarie commune.

C'est ainsi qu'est née l'idée de rédiger un code international de l'avarie commune qui a été concrétisé à l'occasion de Congrès réunissant juristes et praticiens tenus à YORK (1864) puis à ANVERS (1877).

L'insertion par les Armateurs dans les connaissements et les chartes-parties des Règles ainsi adoptées s'est très rapidement généralisée et à rendu quasi universelle leur application.

LA MISE A JOUR DES REGLES D'YORK & D'ANVERS

Pour tenir compte des évolutions constantes du transport maritime, de ses techniques et des marchandises qu'il concerne, les REGLES D'YORK & D'ANVERS, sur initiative de l'INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION (I.L.A.) puis du COMITE MARITIME INTERNATIONAL (C.M.I.) ont été remaniées et complétées en 1890, 1924, 1950, 1974, 1990 et 1994.

La dernière mise à jour, notamment, a bénéficié d'un large consensus dans la mesure où elle a été adoptée à la Conférence du C.M.I. à SYDNEY en septembre 1994 après concertation approfondie avec, entre autres, la CONFERENCE DES NATIONS UNIES POUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT (C.N.U.C.E.D.), l'INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURERS (I.U.M.I.), l'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DISPATCHEURS EUROPEENS (A.I.D.E.) ainsi que l'INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS.

L'AVARIE COMMUNE ET L'ASSURANCE

Les dommages et dépenses qui sont admis en avarie commune le sont parce qu'encourus pour permettre le salut commun, c'est à dire pour éviter la perte totale de l'ensemble des biens en risque dans l'aventure maritime.

Dés lors, il est justifié que l'assurance, tant corps que facultés, garantisse :

- non seulement le remboursement de ceux de ces dommages et dépenses supportés par les objets assurés eux-mêmes ;
- mais également la contribution des objets assurés à l'avarie commune et ce quand bien même ces objets, bénéficiant du sacrifice d'autres objets, parviennent totalement indemnes à destination.

De plus et selon l'imprimé du 30 juin 1983 (paragraphe 3 - article 6), les assureurs facultés français ont accepté - consacrant ainsi une pratique progressivement instaurée depuis une vingtaine d'années - de se substituer à l'assuré pour émettre les garanties d'avaries communes et d'assistance sans lesquelles les biens assurés ne peuvent être délivrés à leurs destinataires.

Compte tenu, en effet, de la complexité de leur établissement, les règlements d'avaries communes sont, le plus souvent, déposés plusieurs années après le sinistre rendant indispensable, pour sécuriser leur exécution ultérieure, la collection, à la fin du voyage, d'engagements sous forme de dépôt provisoire, de garantie personnelle d'assureurs à la solvabilité reconnue ou de garantie bancaire.

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 pourriez 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.

REGLE I – Jet de marchandise sur le pont

Aucun jet de marchandise chargée sur le pont ne sera admis en avarie commune. Sera assimilée au pont toute construction ne faisant pas corps avec la membrure du navire.

REGLE II – Dommage causé par le jet

Le dommage causé aux effets ou marchandises par l'eau pénétrant inévitablement dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet sera bonifié en avarie commune, pour autant que la perte du jet soit elle-même admissible en avarie commune.

Le dommage causé par bris frottement ou autrement à la suite d'un désarrimage, conséquence d'un jet, sera bonifié en avarie commune pour autant que la perte résultée du jet soit elle-même admissible en avarie commune.

REGLE III – Extinction d'un incendie à bord.

Le dommage causé au navire ou à la cargaison conjointement ou séparément, par l'eau ou autrement, en vue d'éteindre un incendie à bord, sera réputé en avarie commune ; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour le dommage causé par l'eau aux colis qui ont été atteints par le feu.

REGLE IV – Coupement des débris

La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou restants de bois ronds ou d'autres objets déjà endommagés par fortune de mer ne sera pas bonifié en avarie commune.

REGLE V – Echouement volontaire

L'échouement volontaire d'un navire coulant bas d'eau ou en dérive vers la côte ou des rochers ne sera pas considéré comme sacrifice, et le dommage causé au navire, au chargement et au fret conjointement ou séparément par le fait de cet échouement ne sera pas bonifié en avarie commune.

REGLE VI – Forcement de voiles

Le dommage causé au navire ou à la cargaison par suite d'un forcement de voiles ne sera pas bonifié en avarie commune.

REGLE VII – Frais de relâche

Lorsqu'un navire sera entré dans un port de relâche dans des circonstances telles que les frais d'entrée dans ce port sont admissibles en avarie commune, et lorsqu'il en sera parti avec tout ou partie de son chargement primitif, les frais à la sortie seront également admis en avarie commune. Et quand les frais de débarquement de la cargaison dans ledit port sont admissibles en avarie commune, il en sera de même des frais de rembarquement, d'arrimage ainsi que tous les frais de magasinage de la cargaison, avec cette exception toutefois que toute partie du chargement laissée au port de relâche, comme étant impropre à être transportée, ou en raison de l'inaptitude ou de l'incapacité du navire à la transporter, ne contribuera pas à cette avarie commune.

REGLE VIII – Gages et nourriture de l'équipage au port de relâche, etc..

Lorsqu'un navire sera entré dans un port de relâche dans les circonstances prévues par la règle VII, les gages, nourriture du capitaine et de l'équipage, depuis l'entrée dans ce port jusqu'au moment où il aura été remis en état de continuer son voyage, seront admis en avarie commune, avec cette exception toutefois que toute partie du chargement laissée au port de relâche comme étant impropre à être transportée ou en raison de l'inaptitude ou de l'incapacité du navire à le transporter, ne contribuera pas à cette avarie commune.

REGLE IX – Damage causé à la cargaison par le déchargement

Le dommage causé à la cargaison par le déchargement dans un port de relâche ne sera pas admis en avarie commune, au cas où cette cargaison aura été embarquée à l'endroit et de la manière en usage dans ce port pour des navires non en détresse.

REGLE X – Valeurs contributives

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs réelles des propriétés à la fin de l'expédition, en y ajoutant le montant bonifié en avarie commune pour les objets sacrifiés. Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur seront déduits les frais de port et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune ou du sacrifice.

De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs depuis l'évènement qui donne ouverture à l'avarie commune.

REGLE XI – Perte de fret

Dans tous les cas où un sacrifice de cargaison est admis en avarie commune, la perte de fret, s'il y en a, causée par cette perte de cargaison, sera également admise en avarie commune.

REGLE XII – Valeur à bonifier pour le chargement sacrifié

La valeur à bonifier pour marchandises sacrifiées sera celle que les propriétaires auraient reçue, si ces marchandises n'avaient pas été sacrifiées.