

**Nom de la clause :** Les règles de Lisbonne sur la fixation des dommages intérêts après abordage

**Objet de la Clause :** Détermination de l'indemnisation due après un abordage.

**Catégorie** Règles Internationales

**Numéro :** **Date :** 11 avril 1987

**Pays d'origine :** International **Emetteur :** Comité Maritime International

**Commentaires :**

---

## **LES REGLES DE LISBONNE SUR LA FIXATION DES DOMMAGES-INTERETS APRES ABORDAGE**

**du 11 avril 1987 (C.M.I.)**

### **DEFINITIONS**

Dans la présente Règle, les mots suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous:

- Navire signifie tout bâtiment, embarcation, engin, installation ou plate forme de forage, apte ou non à la navigation, qui est impliqué dans un abordage.
- Abordage signifie tout accident impliquant deux ou plusieurs navires, ayant causé une perte ou un dommage, alors même qu'il n'y aurait pas eu de contact entre les navires.

---

**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.

- Victime signifie toute personne physique ou morale à qui, à la suite d'un abordage, il est dû une indemnisation pour perte ou dommage, à l'exclusion cependant des pertes de vie humaine et des dommages corporels.
- Indemnisation signifie le dédommagement financier payable à la victime.
- Perte totale signifie la perte réelle du navire, ou bien la situation d'un navire dans un tel état d'avarie que le coût de son sauvetage et de sa réparation dépasserait sa valeur marchande au moment de l'abordage.
- Biens signifie la cargaison, les marchandises et les autres choses à bord d'un navire.
- Fret signifie le prix du transport de la cargaison, des passagers ou celui de l'usage du navire.
- Chômage signifie le temps pendant lequel la victime a été privée de l'usage du navire.

### **REGLE A**

Ces Règles peuvent être adoptées dans le cas où une indemnisation est réclamée à la suite d'un abordage. Leur adoption n'implique pas la reconnaissance de responsabilité.

### **REGLE B**

Lorsqu'un navire est impliquée dans un abordage, ces règles s'appliqueront pour fixer l'indemnisation. Elles ne concernent pas la responsabilité ou ne portent pas atteinte aux droits de limitation de la responsabilité.

### **REGLE C**

Sous réserve de l'application des règles numérotées, le droit à l'indemnisation est limité aux seuls dommages pouvant être raisonnablement considérés comme la conséquence directe et immédiate de l'abordage.

### **REGLE D**

Sous réserve de l'application de la règle C et des règles numérotées, l'indemnisation devra replacer la victime dans une situation financière équivalente à celle qui aurait été la sienne si l'abordage n'avait pas eu lieu.

### **REGLE E**

La charge de la preuve de la perte ou des dommages subis au titre des présentes règles incombera à la victime. L'indemnisation n'aura pas lieu dans la mesure où la personne à qui la réclamation est présentée établit que la victime aurait pu éviter ou minimiser la perte ou le dommage par l'exercice d'une diligence raisonnable.

## **REGLE I PERTE TOTALE**

- 1- En cas de perte totale, la victime aura droit à une indemnisation lui permettant d'acquérir un navire similaire au coût du marché au jour de l'abordage. Si un tel navire n'est pas disponible sur le marché, la victime aura droit à une indemnisation correspondant à la valeur qu'il avait au moment de l'abordage, fixée en tenant compte de son type, de son âge et de son état ainsi que de son mode d'exploitation et de tous autres éléments déterminants.
- 2- L'indemnisation due en cas de perte totale doit aussi comprendre:

- (a) Le remboursement de la rémunération d'assistance, des avaries communes et autres frais et dépenses raisonnablement exposés du fait de l'abordage.
- (b) Le remboursement des sommes pour lesquelles la victime est devenue responsable et qu'elle a payée à des tiers en raison de la responsabilité née de l'abordage, soit à titre contractuel, soit en application de toute obligation réglementaire ou légale.
- (c) Le remboursement de la valeur du fret net perdu, des soutes, des appareils et des objets perdus du fait de l'abordage et non compris dans la valeur du navire telle que calculée suivant la règle I 1 ci-dessus.
- (d) Sous réserve du remboursement des sommes allouées pour perte de fret en application du paragraphe (c) ci-dessus, une indemnisation pour la perte résultant du chômage du navire durant le temps raisonnablement nécessaire à son remplacement, qu'il soit ou non remplacé. Cette indemnisation sera calculée suivant la règle II sous déduction de tous les intérêts que la victime serait en droit de percevoir pour ladite période en application de la règle IV.

## **REGLE II AVARIE AU NAVIRE**

1. Lorsqu'un navire en état d'avarie n'est pas admis en perte totale au sens des présentes règles, la victime aura droit à titre d'indemnisation:

(a) au remboursement du montant des réparations provisoires raisonnablement effectuées, et à celui du montant raisonnable des réparations définitives.

Le montant de ces réparations comprendra notamment le coût de toute opération nécessaire de mise en cale sèche, de dégazage ou nettoyage des citernes, des droits de port, de surveillance et d'expertise, de classification, ainsi que les frais de cale sèche et/ou de droits de quai pendant l'exécution de ces réparations.

Toutefois, lorsque les réparations résultant de l'abordage sont exécutées en même temps que des travaux personnels à l'armateur, essentiels à la navigabilité du navire ou en même temps que des réparations essentielles résultant d'un autre accident, ou différées et exécutées à l'occasion d'une mise à sec périodique, l'indemnisation comprendra les frais de cale sèche, de droit de quai et/ou autres frais calculés au temps passé, mais seulement dans la mesure où la période afférente à ces frais s'est trouvée augmentée du fait des réparations dues à l'abordage.

(b) au remboursement de la rémunération d'assistance, des avaries communes et autres frais et dépenses raisonnablement exposés du fait de l'abordage.

(c) au remboursement des sommes légalement dues et payées à des tiers en raison des responsabilités nées de l'abordage soit à titre contractuel soit en application de toute obligation réglementaire ou légale.

(d) au remboursement de la valeur du fret net perdu, des soutes et des appareils ainsi que celles des objets perdus du fait de l'abordage, non inclus dans le coût des réparations calculé suivant la règle II 1 (a).

2. L'indemnisation à accorder doit aussi comprendre:

(a) sous réserve du remboursement allouées pour perte de fret en application de la règle II 1 (d), une indemnisation pour la perte de gain net résultant de l'abordage. Elle sera établie sur la base des gains bruts du navire pendant le chômage, calculés par référence aux gains de ce navire ou à ceux des navires comparables effectuant le même trafic pris en déduction de ces produits bruts les frais d'exploitation qui auraient été normalement exposés pour les obtenir, tels que le loyer dû, frais d'équipage et de carburant, frais exposés au port et assurance.

(b) les frais d'exploitation et les dépenses réellement exposés pendant la période de chômage, autres que ceux prévus à la règle II 1.

3. Pour l'interprétation de la règle II 2., on doit aussi tenir compte des dispositions particulières ci-après:

(a) Lorsque le chômage survient au cours de l'exécution d'une charte partie au voyage et que ce chômage n'entraîne pas la résiliation de la charte partie, l'indemnisation doit être calculée par référence à la moyenne des gains nets des deux voyages précédant et des deux voyages suivant le chômage.

Lorsqu'il n'est pas possible de retenir les deux voyages précédant et les deux voyages suivant le chômage, l'indemnisation est calculée sur la base des gains nets d'autres voyages représentatifs, ou s'il n'y a pas d'autres voyages représentatifs sur ceux du voyage au cours duquel s'est produit l'abordage.

Si le chômage entraîne la résiliation de la charte partie et si le fret reste impayé, l'indemnisation doit comprendre le fret net perdu.

(b) Lorsque le chômage se produit alors que le navire est exploité sur une ligne régulière, l'indemnisation pour chômage sera établie comme suit:

i. lorsque le chômage survient pendant le voyage que le navire effectue au moment de l'abordage, en appliquant au chômage le gain journalier net pour ce voyage, calculé sur le temps que le voyage aurait duré si l'abordage ne s'était pas produit.

ii. lorsque le chômage survient à un autre moment que pendant le voyage que le navire effectue au moment de l'abordage, en appliquant au chômage la moyenne des gains des deux voyages précédents et des deux voyages suivants. Lorsqu'il n'est pas possible de prendre comme référence les deux voyages précédents et les deux voyages suivants, l'indemnisation sera établie sur la base des gains nets d'autres voyages représentatifs. S'il n'y a pas d'autres voyages représentatifs, l'indemnisation sera établie par référence aux gains nets d'un navire similaire opérant un trafic analogue.

(c) Lorsque le chômage du navire survient au cours d'une charte partie à temps, l'indemnisation doit comprendre la perte nette de loyer pendant la période de chômage. Lorsque le chômage entraîne la résiliation de la charte partie, l'indemnisation doit comprendre le loyer qui aurait été payé durant la période non exécutée de la charte, déduction faite des gains nets effectivement gagnés pendant cette période.

4. Lorsque les réparations résultant de l'abordage sont exécutées en même temps que des travaux personnels à l'armateur, essentiels à la navigabilité du navire ou en même temps que des réparations essentielles résultant d'un autre accident, ou différées et exécutées à l'occasion d'une mise à sec périodique, l'indemnisation comprendra le chômage, mais seulement dans la mesure où le temps d'immobilisation pour les réparations s'est trouvé augmenté du fait des réparations dues à l'abordage.

### **REGLE III BIENS A BORD**

1. La victime est fondée à recevoir une indemnisation pour la perte ou le dommage subi du fait de l'abordage.

2. En ce qui concerne les marchandises ayant une valeur commerciale, l'indemnisation sera calculée comme suit:

(a) Si les marchandises sont perdues, la victime recevra une indemnité égale à leur valeur marchande au port de destination, au moment où elles auraient dû y arriver, sous déduction des frais qu'elle n'a pas exposés.

Lorsque cette valeur marchande ne peut être déterminée, la valeur des marchandises à prendre en compte sera égale à sa valeur embarquée augmentée du fret et du coût de l'assurance, s'ils

ont été exposés par la victime, augmentée d'une marge bénéficiaire fixée au maximum à 10% de la valeur des marchandises calculée comme ci-dessus.

(b) Si les marchandises sont endommagées, la victime aura droit à une indemnisation correspondant à la différence entre la valeur à l'état sain à destination et leur valeur en état d'avarie.

Lorsque les dommages matériels aux marchandises résulteront de l'allongement du voyage du fait de l'abordage, ils seront fixés suivant les mêmes bases de calcul. Cependant, lorsque la perte proviendra d'une chute des cours de cette marchandise pendant la prolongation du voyage, elle ne donnera pas droit à indemnisation.

3. Pour tout autre bien à bord, la victime aura droit à recevoir:

(a) lorsque les biens ont été perdus ou ne sont pas réparables: leur valeur ou le coût raisonnable de leur remplacement.

(b) lorsque les biens sont endommagés et peuvent être réparés: le coût raisonnable de leur réparation, dans la mesure où il ne dépasse pas leur valeur ou le coût raisonnable de leur remplacement.

#### **REGLE IV INTERETS**

1. En complément du montant principal, un intérêt sera accordé sur les sommes dues.

2. Pour les réclamations découlant de la règle 11. les intérêts courront du jour de l'accident jusqu'au jour de paiement.

Pour toutes les autres réclamations, les intérêts courront du jour de la perte ou dépense jusqu'au jour du paiement

3; Lorsque, en application de la règle V, l'indemnisation sera calculée en D.T.S., le taux d'intérêts sera le taux moyen à Londres pour les dépôts à 3 mois en D.T.S., concernant la période durant laquelle les intérêts auront couru, sinon le taux d'intérêts sera de 10% l'an.

#### **REGLE V MONNAIE DE COMPTE**

A moins que les parties ne soient convenues de retenir une monnaie particulière pour calculer l'indemnité due, ce calcul se fera ainsi:

- les pertes et les dépenses seront converties de la monnaie dans laquelle elles ont été exposées en Droits de Tirage Spéciaux (D.T.S.) au cours du jour où ces pertes ou dépenses ont eu lieu.

- Le montant total des sommes dues sera calculé en D.T.S. et le solde des sommes dues sera payé à la victime dans la monnaie de son choix au cours du jour de paiement.

- lorsqu'il n'existe pas de cotation officielle du D.T.S. pour la monnaie considérée, les conversions seront faites vers et depuis le D.T.S. en recourant au U.S. dollar.