

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

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

Numéro : **Date :** 1890

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 a 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

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison ou à l'un d'eux par un sacrifice fait pour le salut commun ou à la suite dudit sacrifice, par l'eau qui descend par les écoutilles pratiquées, en vue de faire un jet pour le salut commun.

REGLE III - Extinction d'un incendie à bord.

Est réputé avarie commune, le dommage causé au navire ou à la cargaison conjointement ou séparément par l'eau ou séparément par l'eau ou autrement, y compris le dommage occasionné en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord. Toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé à toute partie du navire et du chargement en grenier ou aux colis séparés 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 qui ont été enlevés par fortunes de mer ne sera pas bonifié en avarie commune.

REGLE V - Echouement volontaire

Quand un navire est volontairement mis au plein, et que les circonstances sont telles que si cette mesure n'était pas adoptée, inévitablement il coulerait, ou irait en dérive à la côte ou vers des rochers, aucune perte ou avarie en résultant pour le navire au chargement et au fret, ou à l'un d'eux, par cet échouement volontaire, ne sera pas admise en avarie commune.

Mais, dans tous les autres cas où un navire est volontairement échoué pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera bonifié en avarie commune.

REGLE VI - Forcement de voiles

Avaries ou perte de voiles. L'avarie ou la perte de voiles et vergues ou de l'une d'elles, causée pour le salut commun en remettant un navire à flots ou en le dressant davantage sur la côte, sera admise en avarie commune ; mais tant qu'un navire sera à flot aucun dommage ou perte occasionné au navire, au chargement et au fret ou à l'un d'eux par suite d'un forcement de voiles ne sera bonifié en avarie commune.

REGLE VII - Avarie aux machines en renflouant un navire

Le dommage causé aux machines et aux chaudières d'un navire qui est échoué et dans une position dangereuse, pendant une tentative de renflouement, sera admis en avarie commune lorsqu'il sera démontré qu'il est bien la conséquence de la tentative de renflouement du navire volontairement décidé pour le salut commun et au risque d'occasionner un tel dommage.

REGLE VIII - Frais d'allègement d'un navire échoué et dommage en résultant.

Quand un navire est échoué et que pour le renflouer, le chargement, le charbon des soutes et les provisions du navire ou l'un d'eux sont déchargées, les dépenses d'allègement, location d'allèges, et frais de réembarquement s'il y en a d'encourus, ainsi que la perte ou le dommage en résultant seront admis en avarie commune.

REGLE IX - Chargement du matériel du navire et provision, brûlés comme charbon.

Le chargement, le matériel du navire, et les provisions, où l'un d'eux, nécessairement brûlés comme charbon pour le salut commun et dans un moment de péril, seront bonifiés en avarie commune quand, mais seulement quand le navire avait pris à bord une ample provision de charbon ; mais la valeur de la quantité de charbon qui eût été consommée, calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ, doit être mise à la charge de l'armateur et au crédit de l'avarie commune.

REGLE X - Frais de relâche

a) Lorsqu'un navire sera entré dans un port de relâche ou lieu de refuge ou sera retourné à son port ou lieu de charge par suite d'un accident, d'un sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires rendant cette mesure nécessaire pour le salut commun, les frais d'entrée dans ce port ou cet endroit seront admis en avarie commune ; et quand il aura quitté ce port avec tout ou partie de son chargement primitif les frais correspondants de sortie de ce port ou endroit qui seront la conséquence de ladite entrée ou dudit retour seront également bonifiés en avarie commune.

b) Les frais de débarquement de la cargaison du navire au port ou lieu de charge, d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune, quand le débarquement aura été nécessaire pour le salut commun ou pour permettre la réparation du dommage éprouvé par le navire et causé par sacrifice ou accident dans le cours du voyage, si les réparations sont nécessaires pour assurer la continuation du voyage en toute sûreté.

c) Toutes les fois que les frais de débarquement de la cargaison seront admissibles en avarie commune, les frais de réembarquement et de mise en magasin de ce même chargement à bord du même navire, ainsi que tous les frais de magasinage y seront également admissibles. Mais, si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, aucuns frais de magasinage encourus après la date de la condamnation du navire ou de la renonciation au voyage ne sera admis en avarie commune.

d) Si un navire en avarie commune se trouve dans un port ou lieu où il est possible de le réparer pour lui permettre de transporter son entier chargement et si, pour épargner des frais, il est remorqué de là à un autre port ou lieu de réparation ou jusqu'à sa destination ou si tout ou partie de la cargaison est transbordé sur un autre navire ou réexpédié autrement à destination, les frais supplémentaires de remorquage, transbordement et réexpédition, ou l'un d'eux jusqu'à concurrence des frais supplémentaires épargnés seront payables par les diverses parties intéressées en proportion des frais extraordinaires épargnés.

REGLE XI - Gages et nourriture de l'équipage au port de relâche, etc..

Lorsqu'un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou autre endroit dans les circonstances ou pour effectuer les réparations prévues par la règle X, les gages, frais de subsistance du capitaine, des officiers et de l'équipage pendant la période supplémentaire d'arrêt audit port ou lieu de refuge, jusqu'au moment où il aura été ou aurait pu être remis en état de continuer son voyage, seront admis en avarie commune. Mais, si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les gages, frais de subsistance du capitaine, des officiers et de l'équipage encourus après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage, ne seront pas admis en avarie commune.

REGLE XII - Dommage causé à la cargaison par le déchargement

Le dommage ou la perte causé inévitablement à la cargaison, dans les opérations de décharger, emmagasiner, rechercher et arrimer, sera admis en avarie commune dans les cas seulement où les frais occasionnés par ces mesures respectives seront admis en avarie commune.

REGLE XIII Déductions sur le coût des réparations.

Dans le règlement d'avarie commune, les réparations admises en avarie commune, seront soumises aux déductions ci-dessous, pour différence du neuf à l'usé, savoir :

I – Pour navires en fer ou en acier dont l'âge de la date du registre primitif, jusqu'à celle de l'accident, sera dans les limites suivantes :

A) Jusqu'à un an

Toutes les réparations seront admises sans déduction, excepté la peinture ou l'enduit qui seront sujets à une déduction d'un tiers.

B) Entre 1 et 3 ans

Un tiers sera déduit des réparations ou du renouvellement des bois de la coque, des mâts, des espars, appareils, tapisserie, vaisselle, objets en métal, verrerie, voilure, gréement, cordages, écoutes, aussières (autres qu'en fil de fer ou acier), tentes, prélaris et peintures.

Un sixième sera déduit des agrès en fil de fer, des câbles et aussières en fil de fer ou acier, câbles, chaînes, petit cheval, treuils à vapeur, raccords, toutes autres réparations sans déduction.

C) Entre 3 et 6 ans

Même déduction que ci-dessus, classe B, excepté qu'un sixième sera déduit de l'ouvrage en fer des mâts, espars et machines, y compris les chaudières et leur montage.

D) Entre 6 et 10 ans

Mêmes déductions que ci-dessus, classe C, excepté qu'un tiers sera déduit des ferrures des mâts, espars, des réparations ou du renouvellement de toutes les machines (y compris les chaudières et leur montage) et aussières, cordages, écoutes et gréement.

E) Entre 10 et 15 ans

Un tiers sera déduit de toutes réparations et renouvellements, excepté des ferrures de la coque, du ciment, des chaînes câbles, d'où on déduira un sixième. Les ancres sont admissibles sans déduction.

F) Au delà de 15 ans

Un tiers sera déduit de toute réparations et renouvellements. Les ancres seront admises sans déduction. Un sixième sera déduit des chaînes câbles.

G) En général

Les déductions (excepté en ce qui concerne les vivres et provisions, machines, chaudières) seront basées sur l'âge du navire et non sur l'âge de la partie spéciale du navire sur laquelle elles portent. Aucune peinture de la carène ne sera admise, si la carène n'a pas été peinte dans les six mois qui précèdent la date de l'accident. Aucune déduction ne sera faite à l'égard du vieux matériel réparé sans être remplacé par du nouveau ni des vivres et provisions qui n'ont pas servi.

II - Pour navires en bois ou mixtes

Si, au moment de l'accident le navire est âgé de moins d'un an, à compter de la date du registre primitif, il ne sera fait aucune déduction pour différence du vieux au neuf ; après cette période, il sera fait une déduction d'un tiers avec les exceptions suivantes :

Les ancres seront admises sans déduction ; les chaînes-câbles avec une déduction d'un sixième seulement.

Aucune déduction ne sera faite à l'égard des vivres et provisions qui n'auront pas servi.

Pour le doublage en métal, on admettra sans déduction la valeur d'un poids égal au poids brut du doublage en métal enlevé, moins les produits du vieux métal. Les clous, le feutre et la main d'œuvre sont soumis à une déduction d'un tiers.

III - Pour tous navires en général

Les frais de redressement des ferrures faussées y compris la main d'œuvre pour les retirer et les remettre en place seront admis intégralement.

Les frais de cale sèche, y compris les frais de déplacement, transports, usage de lignes, échafaudages et matériel de cale sèche, seront admis sans déduction.

REGLE XIV - Réparations temporaires

Aucune déduction pour différence du vieux au neuf ne sera faite sur le coût des réparations temporaires des dommages admissibles en avaries communes.

REGLE XV - Perte de fret

La perte de fret résultant du dommage ou de la perte de la cargaison sera bonifiée en avarie commune, qu'ils soient occasionnés par un acte d'avarie commune, ou qu'ils aient été bonifiés en avarie commune.

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

La valeur à bonifier en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera la perte que le propriétaire de ces marchandises aura supportée, basée sur les valeurs du marché à la date de l'arrivée du navire ou à la fin du risque.

REGLE XVII - Valeurs contributives

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs réelles des intérêts 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'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, à l'exception des frais qui auront été admis en avarie commune.

Les bagages et effets personnels des passagers embarqués sans connaissance ne contribueront pas aux avaries communes.

REGLES XVIII - Règlement

Dans les cas non prévus par les règles ci-dessus, le règlement sera établi conformément aux lois et aux usages qui eussent été appliqués si le contrat d'affrètement n'avait pas contenu la clause que le règlement serait fait conformément aux règles d'York-d'Anvers.