

# Avarie Commune et les Règles d'York et d'Anvers de 1950 (\*)

par le D<sup>r</sup> Léon S. FELDE,

Membre de l'Académie de Marine de Belgique,

ancien Membre du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies,  
ancien dispacheur,

Conseiller économique spécial de la Chambre de Commerce Belge aux Etats-Unis.

---

Cette étude avait été faite au cours de la première moitié de 1950, mais, à la suite des diverses circonstances, elle n'a pu être préparée pour la publication que récemment. Toutefois, dans l'entretemps, son texte, en entier ou en partie, a été soumis à l'appréciation de telles autorités en la matière comme : en Belgique, M<sup>e</sup> Albert Lilar, sénateur, ancien ministre de la Justice et président du « Comité Maritime International »; en France, M<sup>e</sup> Léopold Dor, secrétaire général de l'« International Law Association » et ancien président de la branche française de l'Association; en Grande-Bretagne, à MM. Cyril Miller, secrétaire honoraire de la « British Maritime Law Association », E.W. Reading, président du Comité exécutif de la même Association et délégué britannique principal à la Commission internationale pour la rédaction des Règles d'York et d'Anvers de 1950, et H.B. Edmunds, secrétaire honoraire du Sous-Comité pour la revision des Règles d'York

---

(\*) *Note de l'Académie.* La version anglaise de cette étude a récemment été publiée, dans une forme presque identique, par les soins de la « Tulane Law Review » de la Tulane University of Louisiana, à New-Orleans, aux Etats-Unis, dans le Volume XXVII, N<sup>o</sup> 4, de la Revue, juin 1953.

et d'Anvers de 1924; aux Etats-Unis, à M<sup>e</sup> Cletus Keating, président de la délégation des Etats-Unis, désignée par la « Maritime Law Association of the United States », à la Conférence du Comité Maritime International à Amsterdam en septembre 1949 où les nouvelles « Règles d'York et d'Anvers de 1950 » ont été adoptées en fait, sous la réserve de leur approbation ultérieure par l'« International Law Association » à Copenhague en septembre 1950, et M<sup>e</sup> Arnold W. Knauth, professeur à l'Université de New-York et rédacteur en chef des « American Maritime Cases », publiés sous les auspices de la « Maritime Law Association » des Etats-Unis.

Les informations et les conseils que ces juristes et experts ont bien voulu donner à l'auteur, ont trouvé leur reflet dans sa révision de cette étude. L'auteur saisit cette occasion pour leur exprimer sa gratitude profonde pour leur appréciation flatteuse, leurs recommandations et leur aimable encouragement. Il remercie aussi vivement les membres de la Bibliothèque des Nations Unies à New-York et de la Bibliothèque du Barreau de New-York (« Association of the Bar of the City of New-York ») de leur aimable sollicitude et de leur assistance efficace.

*New-York, juillet 1950.*

**Première Partie : L'AVARIE COMMUNE.**

I. — GENERALITES.

II. — ORIGINES DE LA QUESTION.

III. — THESEES OPPOSEES.

IV. — LEGISLATIONS NATIONALES.

**Deuxième Partie : LES REGLES D'YORK-ANVERS (1852-1950).**

I. — L'ELABORATION DE NORMES INTERNATIONALES.

A) Avant la première guerre mondiale.

B) La Conférence de Stockholm (1924).

II. — LES REGLES D'YORK ET D'ANVERS DE 1950.

VUE D'ENSEMBLE ET CONCLUSIONS.

BIBLIOGRAPHIE : Principales sources consultées.

ANNEXE : « Règles d'York et d'Anvers de 1950 », avec Commentaires par M. le Prof. A. W. Knauth (en anglais original).

Première partie :  
L'AVARIE COMMUNE

I. Généralités

Qu'est-ce qu'une avarie à proprement parler et qu'est-ce qu'une avarie commune ? Philologues et juristes reviennent constamment sur l'étymologie du terme « avarie ». Certains grands juristes comme Lyon-Caen, croient que le mot dérive de l'italien « *avere* » (propriété, possession); Lowndes le ramène, comme probabilité, aux codes des Républiques maritimes italiennes (de Pise, Gênes, Ancône, Venise; XII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles) où ce terme était employé dans le sens de valeur contributive en cas de jet à la mer; d'autres considèrent qu'il vient du mot arabe « *awwar* » (dommage). La notion de dommages subis par le navire ou sa cargaison au cours de la traversée, de dépenses extraordinaires faites pour la conservation du navire et de la cargaison, séparément ou conjointement, a pris peu à peu, au cours des âges, le sens du terme aujourd'hui appliqué à ces dommages et frais : *average* (en anglais), *avarie* (en français), *averia* (espagnol), *avária* (russe), *avaria* (italien), *averij* (néerlandais), *Haverei* (allemand), etc. Quant à la notion d'avarie commune, elle n'avait été, pendant des siècles, aucunement liée à celle d'avarie à proprement parler : il ne s'agissait que du jet à la mer des marchandises ou d'autres objets dont la valeur devait être remboursée par tous les participants au voyage, et sa conception, rappelant la conception moderne, ne s'est cristallisée que bien plus tard.

Qu'ils nous soit permis de reproduire, dès maintenant, la définition moderne de l'avarie commune et de ses facteurs, donnée dans les nouvelles Règles d'York-Anvers de 1950 :

« Règle A. [Définition]. — Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune. »

« Règle B. [Contributions]. — Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts contribuables sur les bases déterminées ci-après. »

« Règle C. [Admissions]. — Seront admis en avarie commune les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune. »

L'avarie commune est donc — dans son expression la plus simple — un acte de sacrifice entièrement volontaire et utile, décidé et exécuté par le capitaine du navire pour le salut commun du navire et de toutes les valeurs qui s'y trouvent au moment du danger commun; dans des cas imprévus, seront ajoutés à l'avarie commune, tout au plus, les conséquences matérielles de l'acte exécuté pour le salut commun. D'autre part, quels que soient les sacrifices, décidés et exécutés intentionnellement, lors même que ces sacrifices ne concernent directement qu'une des valeurs constituant un danger pour le tout — le navire et son contenu — et exécutés pour le salut commun (par exemple, le jet d'une partie des marchandises, dans les conditions décrites dans les Règles), tous les autres éléments prennent part, dans la proportion de leurs valeurs, au remboursement de ce sacrifice. Ces éléments, au nombre de trois — éléments contributifs classiques, selon le terme consacré — sont : le navire, la cargaison et le fret.

Le célèbre juriste français Balthazard-Marie Emerigon, en analysant l'« Ordonnance de la Marine de 1681 », définit ainsi la différence entre les avaries particulières et les avaries communes :

« ...Les dépenses extraordinaires... pour le Bâtiment seul ou pour les marchandises seulement et le dommage qui leur arrive en particulier, sont *avaries simples* ou *particulières*... On les appelle *simples*, parce qu'elles tombent... simplement et uniquement sur la chose qui les a souffertes. L'Ordonnance ajoute le mot « ou *particulières* », afin d'écartier toute idée de contribution, et pour faire sentir que le dommage arrivé par pur cas fortuit, est à la charge *particulière* du Propriétaire de la chose, ou de l'Assureur, qui s'est rendu responsable de l'événement.

« Les dépenses extraordinaires faites, ...et le dommage souffert pour le bien et salut commun des marchandises et du Vaisseau, sont *avaries grosses* ou *communes*. On les appelle *communes*, parce qu'elles sont supportées en commun, tant par la chose qui a souffert le dommage, que par celles qui ont été conservées par le moyen du dommage

volontairement fait (Guidon de la Mer, Chapitre 5, art. 1). On les appelle *grosses*<sup>(1)</sup> par opposition aux avaries simples [particulières] et parce qu'elles doivent être payées par le *gros* ou universalité du Navire et de la cargaison. »

Il nous paraît aussi utile d'observer, afin d'éviter les malentendus, que l'avarie commune est quelquefois aussi appelée, en français même, « avarie générale », qu'en anglais son nom est « *General average* », en italien « *avaria comune* » ou « *avaria generale* », en espagnol « *averia general* », en russe « *obchtchaia avária* » (avarie commune), en suédois et en norvégien « *havari grosse* », en allemand « *grosse Haverei* », en polonais quelquefois « *hawaria wielka* », soit « grande avarie », etc. Cette terminologie pourrait prêter à confusion : on pourrait croire qu'il s'agit d'une avarie énorme subie par le navire, voire même de sa perte totale. En réalité, si, d'un côté, chaque cas d'avarie commune cause habituellement de longues études et une longue procédure, il arrive, néanmoins, qu'une telle avarie commune soit bien moins importante (en valeur) que telle ou telle avarie particulière qui s'est produite au cours de la même traversée ou du même accident maritime.

La procédure du règlement d'avarie commune varie selon les lois et les coutumes de chaque pays. Celle en usage au Royaume-Uni et aux Etats-Unis diffère sensiblement de la procédure pratiquée dans les pays de l'Europe continentale. Conformément aux lois britanniques et à celles des Etats-Unis, les armateurs peuvent introduire une réclamation d'avarie commune sans être tenus de rédiger un protêt de mer ou produire le journal de bord à l'appui. Cependant, l'armateur nomme, sans consulter les autres intéressés, un expert-dispacheur qualifié appelé « *average adjuster* », à qui il soumet de nombreux documents, y compris un protêt de mer ou, à défaut, une déclaration du capitaine et le journal du bord. Toutefois, dans des cas difficiles, les chargeurs consultent quelquefois des dispacheurs de leur propre choix, qui entrent en collaboration avec l'« *average adjuster* » nommé par l'armateur. En cas de désaccord qui ne peut pas être réglé par les dispacheurs mentionnés — ce qui, en pratique, arrive très rarement — le règlement est soumis à la décision des tribunaux. Avant la livraison de la cargaison, l'armateur réclame quelquefois aux chargeurs une garantie

---

(1) Le terme « grosse » a été abandonné par la grande majorité des législations modernes.

appelée « Average Bond »; cependant, cette garantie est ordinairement fournie par les assureurs de la cargaison, au lieu des chargeurs, et cette garantie est nommée « Underwriter's Guarantee » ou « Average Guarantee ».

Conformément à la législation de la majorité d'autres pays, y compris presque tous les pays de l'Europe continentale, le capitaine est tenu de déposer auprès des autorités compétentes, dans les vingt-quatre heures qui suivent son arrivée au premier port, son rapport de mer et d'affirmer son livre de bord où est transcrit le procès-verbal de l'avarie commune (sacrifices et leurs causes, frais, etc.). Ces formalités sont suivies de la nomination par la voie officielle ou par un acte à l'amiable dit « compromis d'avarie commune », signé par le capitaine et par les réceptionnaires, ou encore, le plus souvent, par les assureurs des corps et machines du navire et les assureurs de la cargaisons, des experts spéciaux chargés du règlement d'avarie commune et appelés en France et en Belgique « dispacheurs », en Italie « liquidatori d'avarìa », en Norvège « Dispasjor », en Suède « dispaschor », en Espagne « liquidadores de averia », en Argentine « peritos arbitradores ». Dans l'U.R.S.S., les dispacheurs sont nommés par le président de la Chambre de Commerce de l'Union (« Vsesoïouznaïa Torgovaïa Palata »). Dans certains pays, comme la Pologne, les règlements d'avarie commune sont confiés aux dispacheurs jurés. Vient ensuite la livraison aux réceptionnaires de la cargaison contre versements par ces derniers des contributions provisoires et, enfin, l'établissement du règlement d'avarie commune.

Ces règlements exigent généralement comme nous l'avons mentionné, de longues études, des interrogatoires, des recherches, des expertises, et durent des mois, quelquefois des années. Ils sont souvent compliqués et très difficiles à établir.

Dans leurs règlements d'avarie commune, les dispacheurs américains et britanniques donnent quelquefois, mais pas toujours, une courte description de l'aventure, appelée « narrative »; ils continuent par la production des extraits du journal de bord, des rapports d'expertise et d'autres documents se référant à l'aventure, par la reproduction de chaque poste de sacrifice et de dépense, par leur distribution en proportion des parties contribuables, soit le navire, la cargaison et le fret, distribution appelée « allowance » (« admis en avarie commune »), et par la colonne dite « remainder », contenant les portions des réclamations non admises en avarie commune et qui restent, en

conséquence, à la charge des parties qui avaient souffert le dommage. L'addition des totaux est suivie du calcul des sommes finales contributives à la charge de chaque valeur. Les dispatcheurs ne donnent aucune justification à l'appui de leur décision quant à la distribution<sup>(2)</sup>.

Les dispatches des pays de l'Europe continentale sont d'ordinaire composées de trois parties : 1) l'étude des faits (en français « En fait », en italien « In fatto »), c'est-à-dire la recherche des causes et des éléments de l'avarie commune au moyen des pièces suivantes : rapport de mer du capitaine, journal de bord, connaissements, chartes-parties, factures, bordereaux des dommages et des frais présentés par l'armateur et par les réceptionnaires, rapport d'expertise du navire, certificats d'expertise des marchandises, etc.; 2) les considérants dits « en droit », soit les considérants motivant l'admission en avarie commune des dommages et des dépenses (appelés « masse active » ou « créancière » dans les pays de langue française) et l'établissement des valeurs contributives (« masse passive » ou « débitrice »), ainsi que la détermination du quotient d'avarie commune; 3) le décompte final à la charge ou au profit des intéressés.

## II. Origines de la question

La notion d'avarie commune date de l'antiquité. Toutefois, la conception ancienne était nettement différente de celle d'aujourd'hui. Des récits de jets de marchandises à la mer pour sauver le navire se retrouvent dans l'*Ancien Testament*, dans le Livre de Jonas, section I, par. 5, et dans le *Nouveau Testament*, dans les Actes des Apôtres, section XXVII, par. 18 et 19. Le *Talmud de Babylone*, rédigé probablement deux siècles avant J.C., en fait aussi mention. Il en est encore question dans les *Assises de Jérusalem*, rédigées sur l'ordre de Godefroy de Bouillon, chef de la première croisade, à la fin du XI<sup>e</sup> siècle, et notamment dans le *Livre des Lois du Royaume de Jérusalem*, section XVII. Lyon-Caen et Renault et Desjardins rappellent que Démosthène, au IV<sup>e</sup> siècle av. J.C., en parle en détail dans une de ses *Philippiques*, notamment contre le sophiste Lacritos.

---

(2) Les dispatcheurs américains, en suivant apparemment une vieille tradition établie, généralement omettent les « considérants » motivant l'admission en avarie commune des dommages et des dépenses, et procèdent à la classification des valeurs admises en avarie commune et des valeurs contributives, sans donner l'analyse des considérants.

On ne sait avec précision où et quand naquit la première conception d'avarie commune systématisée, ni quels en furent les auteurs. Toutefois, déjà dans le *Digeste de Justinien*, publié en 533 (Livre XIV, Section II), il est question de la loi rhodienne de jet, « *De lege Rhodia de jactu* », et il est dit que « *omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est* » (« sur la contribution de tous on rembourse ce qui a été donné pour tous »); il y est question des dommages au navire causés « *voluntate vectorum* » (« par la volonté des pilotes »), de la descente d'une barque pour alléger le navire, de la rupture du mât « *removendi communis periculi causa* » (« dans le but de parer au danger menaçant tous les intérêts »); et l'on y trouve déjà des dispositions quant au règlement d'avaries communes : les propriétaires des marchandises sacrifiées pour le salut commun ont le droit de présenter une réclamation au capitaine, sur la base de l'« *actio locati* » (contrat de louage, soit d'affrètement), et de son côté, le capitaine a le droit de réclamer la contribution de tous les chargeurs, sur le principe de l'« *actio conducti* » (« droit de louage du capitaine »). Divers auteurs, et avant tout l'éminent juriste et historien français Pardessus, considèrent le « *Lex Rhodia de Jactu* » comme un héritage des lois phéniciennes : ce qui ferait remonter l'existence de l'institution d'avarie commune à plus de 4.000 ans.

Au moyen âge, les *Lois de Rhodes*, édictées au VIII<sup>e</sup> siècle (et qui n'ont rien de commun avec la « *Lex Rhodia de Jactu* » ci-dessus mentionnée), ont eu force légale dans les ports principaux de la Méditerranée. Elles établissaient le principe d'assurance mutuelle sans faire état de la notion d'avarie commune. Mais déjà les *Basiliques de l'Empire Byzantin*, composées au IX<sup>e</sup> siècle, distinguent dans le Livre III, titre III, deux institutions : celle d'avarie commune et celle d'assurance mutuelle. Les diverses *lois des Républiques maritimes italiennes*, qui ont joué un grand rôle dans le moyen âge, comme les « *Statuta et ordinamenta super navibus* » (« Statuts et règles concernant les navires ») de Venise, publiés [par le doge Rinieri Zeno] en 1255, le « *Constitutum usus* » (« Droit d'usage ») rédigé à Pise en 1160, et les lois de Gênes, d'Ancône, d'Amalfi, contiennent des dispositions réglant l'application de l'avarie commune. Il en était de même, pour les « *Hogeste Vater Recht tho Wisby* » (« Droit maritime suprême de Wisby ») [port scandinave important sous la Hanse]. L'acte du Parlement anglais de 1402 imposait aux tribunaux maritimes de régler leurs décisions en se basant exclusivement sur les « *Rôles d'Oléron* »

(cinquante-six courtes sentences édictées par le Tribunal d'Oléron au XI<sup>e</sup> siècle) et sur le droit commun anglais, et ces mêmes Rôles ont servi de base aux anciennes *lois de Flandre*, d'*Amsterdam*, de *Gênes*, et même, plus tard, à diverses sections du *Code de commerce français*. L'avarie commune est expressément mentionnée dans la collection d'usages maritimes, composée au XIII<sup>e</sup> siècle sous le titre des « *lois de Barcelone* », qui a passé à l'histoire sous le nom de « *Consolado del Mare* » (Consulat de la mer). Plus tard, le « *Guidon de la Mer* », élaboré entre 1556 et 1584, probablement à Rouen, examine en détail les principes de l'avarie commune, dans la section VIII intitulée « les attestations ». Les historiens du droit ne trouvent la première et unique mention — mais en même temps précise et détaillée — de l'avarie commune dans les textes juridiques de la Ligue hanséatique (dont le plus ancien date de 1369) que dans le *Recess* (convention) de 1614, section VIII.

Ainsi le principe d'avarie commune, traversant les siècles, au moyen de textes ou dans des « coutumes recueillies par la bouche des vieux » (comme il est écrit dans l'ancien Code maritime de Malaisie) a atteint, sous Louis XIV, la fameuse *Ordonnance de la Marine de 1681* (rédigée par Colbert). Les titres VII et VIII du Livre III de l'*Ordonnance*, concernant l'avarie commune, sont entrés, presque sans modifications, dans le *Code de Commerce français de 1808*, dans l'ancien *Code de Commerce italien de 1865* et, avec de petites modifications, dans les articles 469-481 du *Code de la Navigation italien* (1942), presque sans modifications dans le *Code hellénique* (1910), dans l'ancien *Code turc* (1929), etc.

### III. *Thèses opposées*

Deux théories contradictoires se sont fait jour au sujet de l'avarie commune et ont pris corps au cours du XIX<sup>e</sup> siècle :

L'une de ces théories recommandait l'abolition complète de l'institution d'avarie commune, chaque cas devant être traité comme un dommage séparé, c'est-à-dire comme avarie particulière, dont le règlement doit être exécuté conformément aux prescriptions de la loi. En d'autres termes, selon la formule énoncée par des personnalités anglaises telles que MM. Hodgson et Rudolf, les adversaires de l'institution d'avarie commune sont d'avis que les avaries causées par un sacrifice fait dans l'intérêt commun, doivent rester à la charge de la

personne dont la propriété a dû subir ce dommage, et cela sans droit de recours à la contribution des intéressés qui en ont profité.

Sans pouvoir entrer ici dans les détails des arguments des adversaires de l'institution, en voici quelques-uns :

1) cette institution est en contradiction avec les principes généraux du droit commun;

2) elle peut favoriser des abus;

3) depuis la création de la navigation à vapeur, qui raccourcit la durée du voyage, l'avarie commune a perdu son importance;

4) il est difficile, bien souvent, de distinguer entre l'avarie commune et l'avarie particulière;

5) l'institution de l'assurance du vapeur, de la marchandise et du fret rend l'institution d'avarie commune superflue, puisque les compagnies d'assurances perdent d'un côté ce qu'elles gagnent de l'autre.

La tendance à l'abolition semble s'être manifestée à partir de 1863; elle a été appuyée en 1877 par le Lloyd britannique; ensuite par d'autres autorités : au Royaume-Uni — par Douglas Owen, président de l'Association des dispatcheurs anglais (1894); en France, par le professeur Wahl; et surtout, en Turquie et en France, par le juriste-dispacheur Jean Procos, qui a offert, d'ailleurs, une solution assez compliquée du problème.

En sens contraire, la vitalité de l'institution a été et est défendue par la majorité des auteurs dont, pour la jurisprudence, dans le Royaume-Uni, les Juges Lord Stowell, Watkin Williams, Lord Blackburn et de nombreux autres, et pour la doctrine, particulièrement l'œuvre de Lowndes, la bible de l'avarie commune, récemment rééditée (1949) par MM. Hodgson et Rudolf; de nombreux juristes, surtout français, dont Lyon-Caen et Renault, figurent aussi parmi les défenseurs de l'institution. Aux objections énumérées ci-dessus, ils opposent les arguments suivants :

1) l'inclusion de l'avarie commune dans les principes généraux du droit commun a été justifiée par plusieurs théories : les théories de l'enrichissement injuste au détriment d'autrui (Lyon-Caen et Renault, Danjon, C. Smeesters, etc.); de la gestion d'intérêts où le capitaine a le rôle de « *negotiorum gestor* » (Danjon, Bonnacase, Covare, Jacobs); de la communauté de risques (Dernburg); de la conséquence

du principe « *ubi emolumentum - ibi onus esse debet* » — « celui qui recueille des profits doit aussi participer aux charges » (Haralambidis); d'autres théories reconnaissent à l'institution de l'avarie commune des principes de contrat tacite (Ripert, Pardessus), de nécessité de navigation (de Courcy, Cauvet), de protection mutuelle (Cauvet, Ripert, Pardessus), d'autorisation sagace donnée au capitaine (Lowndes, Desjardins, de Valroger) etc. Le professeur Lyon-Caen est fidèle à la doctrine qui considère que l'obligation, pour toutes les parties intéressées au voyage, de participer à la contribution de l'avarie commune est une obligation quasi-contractuelle, en vertu du principe que « personne n'a droit de s'enrichir au détriment d'autrui »; M. le doyen Georges Ripert considère l'avarie commune comme une « application naturelle du principe d'équité »; le prof. Danjon fortifie cette théorie en considérant l'avarie commune « comme l'application de la règle de la justice perpétuelle, qui domine sur toutes les lois »;

2) s'il est possible que l'avarie commune puisse favoriser des abus, les partisans de l'institution observent que les bénéfices qu'elle procure dépassent les défauts, que des abus peuvent avoir lieu aussi bien dans les avaries particulières et que par la sélection et la surveillance des bateaux et des capitaines, le nombre de ces abus va en diminuant;

3) l'assertion qu'avec le développement de la navigation à vapeur (ou à essence) l'avarie commune a perdu de l'importance, est sans fondement : à l'exception du jet à la mer, nous rencontrons journellement des cas de mesures de sauvetage, à la suite d'incendies à bord, d'échouements volontaires, l'assistance de la part d'autres vapeurs, etc.;

4) la distinction entre les avaries communes et les avaries particulières est souvent délicate et difficile même pour les dispatcheurs les plus expérimentés : c'est particulièrement à cet égard que les Règles d'York et d'Anvers dont nous entreprendrons ci-après l'étude, font ressortir les traits spécifiques de l'avarie commune et permettent d'établir au fur et à mesure des règlements aussi clairs et justes que possible;

5) le développement de l'assurance du navire (corps et machines), des marchandises et du fret, n'a pas supprimé la nécessité de la réglementation de l'avarie commune car l'assurance n'est, en l'occurrence, qu'une institution auxiliaire se situant au-delà des relations juridiques

directes entre les parties intéressées. Aussi bien en principe qu'en pratique, elle n'est pas obligatoire. Cependant, pour citer les autorités en la matière, « un bateau, sa cargaison et le fret non assurés seraient de nos jours des cas si rares qu'ils devraient être considérés comme remarquables » et si « certains armements ou sociétés commerciales ne se couvrent pas sur le marché d'assurances... leurs plans financiers incluent les valeurs de risques et, en réalité, ils agissent comme leurs propres assureurs ». Enfin, l'argument selon lequel une compensation s'établirait entre les profits et les pertes des assureurs, ne correspond ni à la technique de l'assureur ni à la réalité.

Quoiqu'il en soit, une certaine partie des assureurs et même certains dispatcheurs critiquent eux-mêmes cette institution, voire préconisent son abolition, ou sont opposés à l'application des Règles d'York et d'Anvers. Ces objections semblent inspirées moins par des raisons de doctrine que par des considérations pratiques : difficultés et longueurs de l'établissement de règlements d'avarie commune; en ce qui concerne la contribution du navire, les lois de la plupart des pays méditerranéens sont plus favorables aux assureurs des corps et machines que les Règles d'York et d'Anvers, etc.

Comme cela arrive souvent, du choc des opinions jaillit la vérité. Suivant l'observation d'un éminent juriste européen, ces critiques ont eu un résultat heureux, mais aujourd'hui elles ne représentent plus qu'un intérêt documentaire. La question de l'abolition de l'avarie commune est désormais devenue peu importante, parce que l'« Union internationale d'assurances transports », le principal intéressé dans la matière, s'est nettement rangée du côté de la conservation du principe d'avarie commune. Et si on avait constaté la nécessité d'abolir certains abus, ils sont désormais éliminés en majorité par la revision des Règles d'York et d'Anvers. Il ne faut, cependant, pas cacher l'évidence : certaines difficultés continuent à persister.

#### IV. — *Législations nationales.*

L'institution d'avarie commune fait actuellement partie de la plupart des législations modernes. Toutefois, dans la méthode servant à définir l'avarie commune et ses principes de base, il y a lieu de distinguer nettement le système continental européen (et les législations d'autres continents qui l'ont suivi) du système britannique, auquel il faut associer jusqu'à un certain point celui des Etats-Unis.

Le Livre II, intitulé « du Commerce maritime », du *Code de Commerce français*, est entré en vigueur le 25 septembre 1807. Les sections de ce livre traitant de l'avarie commune sont le Titre XI, « Des avaries », et le Titre XII, « Du jet et de la contribution »; plus particulièrement dans le Titre XI, l'article 399 et surtout l'article 400 énumérant des cas d'avarie commune, ainsi que les articles 401, 402, 408 et 409; d'autre part, le Titre XII, articles 410 à 429 inclus, lui est entièrement consacré, bien que l'expression « avarie commune » n'y figure pas.

On a reproché au Code français de s'être borné à reproduire l'énumération des cas d'avarie commune figurant dans l'Ordonnance de 1681 au lieu d'établir les principes de l'avarie commune, en laissant à la doctrine et à la jurisprudence le soin de déterminer les cas où il y a avarie commune. D'autre part, les conditions de la navigation et du commerce maritime international ayant évolué, la liste de cas d'avarie commune énumérés par le Code est devenue incomplète, surannée; elle est extrêmement loin de couvrir les cas — sans exagération on pourrait les estimer innombrables — qui se présentent dans la pratique quotidienne de la navigation commerciale moderne. On estime généralement qu'il eût mieux valu laisser subsister uniquement le dernier passage de l'article 400; « ...en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après délibérations motivées, pour le bien et le salut commun des navires et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et déchargement ». En effet, si ce passage ne donne pas le tableau complet de l'avarie commune, il indique les traits essentiels de cette institution, à savoir : 1) les dommages doivent avoir été soufferts *volontairement*; 2) il faut que ces dommages et frais soient faits pour le *salut commun du navire et des marchandises*, c'est-à-dire qu'il y ait danger réel de perte totale; 3) il faut qu'il y ait une délibération du capitaine, des intéressés au chargement (s'ils sont à bord) et de l'équipage (l'article 412 souligne que le capitaine « est tenu de rédiger par écrit [une minute de] cette délibération » et l'article 413 dispose qu'« au premier port où le navire abordera, le capitaine sera tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, d'affirmer les faits contenus dans la délibération transmise sur le registre », c'est-à-dire de soumettre le document dit « protêt de mer ». Toutefois, comme l'établit la doctrine, il n'y a pas lieu d'interpréter à la lettre la disposition de l'article 412 relative à la tenue d'un conseil : le seul fait d'avoir tenu conseil ne suffit pas pour

qu'il y ait en réalité avarie commune et, d'autre part, l'on ne saurait nier l'existence d'une avarie commune, s'il se trouve, à défaut de la délibération prévue, des facteurs réels établissant cette existence. En outre, la doctrine enseigne, en interprétant l'article 423 du même Code (« si le jet ne sauve le navire, il n'y a lieu à aucune contribution »), qu'il est nécessaire que le résultat soit utile et que les parties intéressées au moment du sacrifice doivent, dans ce cas, contribuer au remboursement, même si — suivant l'esprit de l'article 424 — le navire a péri dans une catastrophe ultérieure.

Il y a lieu de mentionner un passage de l'article 417 du Code de Commerce français, consacré aux contributions, et qui est particulièrement caractéristique encore que suranné : « La répartition pour le paiement des pertes et dommages est faite sur les effets jetés et sauvés, et sur moitié du navire et du fret, à proportion de leur valeur au lieu de déchargement ».

Quant au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 400 du Code de Commerce français : « [sont avaries communes : 1] Les choses données par composition et à titre de rachat du navire et des marchandises », qui s'expliquait du fait de l'activité des corsaires, il est, par la suite, devenu nettement archaïque.

Le *Code de Commerce français* a puissamment influencé les législations de presque tous les pays maritimes de l'Europe latine, du Proche-Orient et même de l'Amérique latine. Ainsi, le premier Code de commerce *italien* de 1865 a repris les dispositions françaises presque à la lettre; le Code de commerce italien de 1882 a été systématisé d'une façon plus rationnelle; enfin, le nouveau Code italien de la Navigation (1942) consacre le Livre III, Titre II, articles 469-481, à l'avarie commune, en se servant visiblement, en partie, des dispositions modernes des Règles d'York et d'Anvers 1924.

Le Livre II (Titre III, Chapitre III, articles 144-164) du Code de commerce *belge* (1908), tout en suivant l'esprit de la loi française, ne donne pas la liste des cas d'avarie commune de l'article 400 du Code de commerce français. En outre, contrairement à la loi française, les articles 149 et 150 du Code belge disposent que le navire et les marchandises contribuent dans leur totalité et que le fret en risque (soit non payé ou payé d'avance et restituable) ne contribue que pour la moitié de sa valeur brute.

Les articles 696 à 740, du Code de commerce *néerlandais* (1838, 1926) ont traité à l'avarie commune et l'article 699 présente une liste

détaillée de cas, semblable à celle de l'article 400 du Code français. Par contre, l'article 727 prévoit l'application de principes modernes de contribution qui rappellent déjà ceux des Règles d'York et d'Anvers.

Le Code de commerce *espagnol* (1895, complété en 1949) suit généralement dans le Livre III, Titre IV, Section I, articles 806 à 808, les principes de la législation française; il contient, cependant, dans le même Livre, Titre V, Sections 1 et 2, diverses dispositions détaillées, utiles aux dispatcheurs (experts-liquidateurs d'avaries communes) dans leur tâche aussi difficile que délicate; dans la Section 2, les articles 853-860 sont entièrement consacrés aux règlements d'avarie commune : règles à l'usage des capitaines et des commissaires d'avarie, celles relatives à l'estimation des valeurs contributives et des réclamations, règles pour la répartition des réclamations etc.

De même, le Code de commerce *portugais* (1888), Titres V et VI, articles 634 à 653, suit généralement la législation française, encore qu'il ne donne pas la liste de cas; il ne semble pas cependant définir de façon assez complète les principes applicables en matière d'avarie commune.

La *Yougoslavie* ne possède pas de législation maritime uniforme et cela particulièrement en ce qui concerne l'avarie commune; certaines lois coutumières locales, basées sur l'ancienne législation de l'Autriche-Hongrie qui, à son tour, se basait sur le Livre II du Code de Commerce français, sont appliquées dans diverses provinces yougoslaves, les Statuts de Rab, de Krk, de Hvar, de Split. Un projet de « Pomorski Trgovacki Zakon » (« Code commercial maritime ») avait été préparé en 1932, mais n'a pas été mis en vigueur. Suivant une autorité yougoslave en la matière, les principes de base des articles 410-419 du Livre II du Code de commerce français sont toujours en vigueur.

Les sections se référant à l'avarie commune du Code de commerce *roumain* (1887, 1944), articles 654 à 671, du Code de commerce *hellénique* (1910), articles 418 à 435, du Code de commerce maritime *égyptien* (1875, 1884), articles 235 à 266, sont une répétition, souvent textuelle, des dispositions du Code de commerce français.

Un second groupe de législations paraît avoir été guidé par le Code de commerce maritime *allemand* (1897), notamment par la section VII du Livre IV (articles 700 à 733). Si nous rencontrons, dans l'article 706 de ce Code, une liste des cas d'avarie commune qui rappelle encore la liste de l'article 400 du Code de commerce français, la disposition en est différente et l'influence des conditions modernes

du commerce maritime est très reconnaissable. L'on y constate un effort pour trouver une formule des principes d'avarie commune, qui, cependant, n'a pas été entièrement réalisé. L'article 700 énonce une formule rationnelle de l'acte volontaire. Les articles 716 à 722 contiennent des dispositions touchant la contribution, et les articles 717, 718 et 719 notamment précisent de façon pratique la manière de calculer la contribution. Le navire et les marchandises, conformément à l'article 721 de ce Code, contribuent par la totalité de leurs valeurs, tandis que le fret participe, pour des raisons qui ne paraissent pas très claires, dans les deux-tiers.

Les dispositions se référant à l'avarie commune de la législation maritime des pays scandinaves (la *Suède*, la *Norvège* et le *Danemark*) rappellent, quant à la méthode, celles du Code de commerce allemand. La manière de calculer les contributions, y compris le passage disposant que le fret participe pour la moitié de sa valeur, est présentée en détail. En *Finlande*, l'avarie commune est réglée par quatre ensembles législatifs : 1) le Code maritime (1939 modifié vers la fin de 1939, en 1940 et 1950), Chapitre 5, sect. 184-196, Chapitre 10, sect. 242-250, Chapitre 11, sect. 263-271; 2) le décret du 9 juin 1939, se basant sur les dispositions des Règles d'York et d'Anvers de 1924; 3) le décret du 6 mars 1939 amendé en 1947 et créant les fonctions de dispacheur public; 4) le décret du 9 juin 1939, amendé en 1941, 1945 et 1950, fixant les honoraires d'experts.

La *Turquie* a annulé par la loi N° 1440 du 13 mai 1929, sa législation commerciale précédente qui s'appuyait sur le droit commercial français; les articles 1241 à 1274 du nouveau Code de commerce turc sont la traduction textuelle des articles 700 à 733 du Code maritime allemand.

En *Pologne*, les articles 700 à 733, consacrés aux avaries, du code de « Droit maritime commercial et privé » (« *Handlowe i Prywatne Prawo Morskie* »), ont été hérités du droit allemand (prussien), sur la base de la loi du 1<sup>er</sup> août 1919 touchant l'administration de l'ancien domaine prussien.

En *Suisse*, l'« Arrêté du Conseil Fédéral concernant la navigation maritime sous Pavillon Suisse » du 9 avril 1941 est très caractéristique, particulièrement pour ce qui concerne cette étude : l'article 52, Chapitre IV, Section 6, consacré à l'avarie commune, dispose que les Règles d'York et d'Anvers, dans leur texte adopté à Stockholm en

1924, s'appliqueront à l'avarie commune<sup>(3)</sup>; les articles 53 et 54 contiennent des dispositions d'ordre de procédure, touchant le journal de bord, le procès-verbal d'avarie commune et les dispatches.

Le problème de l'avarie commune a été réglé par l'*Union des Républiques Socialistes Soviétiques* comme suit : 1) par le décret du Conseil des Commissaires du Peuple du 29 octobre 1920<sup>(4)</sup> dont l'article 443, par. 2, contient la définition de l'avarie commune, et treize paragraphes sont presque entièrement consacrés aux dispositions affectant la tâche des dispatcheurs; 2) par le décret du 17 octobre 1921<sup>(5)</sup> complétant le décret précédent et prescrivant explicitement, dans l'article 567, que « le règlement des cas d'avarie commune doit se baser sur les Règles d'York et d'Anvers de 1890 et leurs suppléments ultérieurs »; 3) par le « Code de navigation maritime de l'U.R.S.S. », avec neuf annexes, mis en vigueur par le décret du Comité central exécutif et le Conseil des commissaires du peuple le 24 juillet 1929. Toutefois, donnant suite à la réserve accordée par l'article 6 de ce dernier décret, divers décrets et lois subséquents ont introduit des modifications dans plusieurs sections du Code. La première partie, Chapitre VII, articles 142-154, du Code de navigation règle l'avarie commune et l'avarie particulière, les articles 124-145 et 147-154 étant consacrés uniquement à l'avarie commune. Voici quelques passages caractéristiques de ce Code : l'article 142 contient une définition de l'avarie commune (ressemblant à celle de la sous-section 2 du *Marine Insurance Act 1906* du Royaume-Uni (voir ci-après) et déclare que l'avarie commune sera supportée par « le navire, le fret et la cargaison, en proportion de leurs valeurs »; cet article contient une indication déclarant que la notion de fret comprend (apparemment aux effets de l'avarie commune, quoique le texte ne soit pas explicite sur ce point) le montant des billets de passages des voyageurs et de leurs bagages; l'article 143 énumère seize cas spécifiques d'avarie commune; l'article 147 déclare qu'il y a un acte d'avarie commune « lors même que le danger qui aura causé des dépenses extraordinaires et le sacrifice, est la conséquence d'une faute d'autrui ou d'une des

---

(3) Un renvoi au bas de la page 515 du nouveau « Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947 », Volume 7, XIII. « Transports et Communication », publié en 1951, mentionne que les nouvelles *Règles d'York et d'Anvers de 1950* concernant l'avarie commune, ont été approuvées par l'International Law Association.

(4) U.R.S.S. [Recueil des textes législatifs de 1920], N° 787.

(5) U.R.S.S. [Recueil des textes législatifs de 1921], N° 70.

parties intéressées dans le transport maritime »; on se rappellera dans la suite que cette disposition est semblable à la Règle d'Anvers de 1903 et à la Règle D des Règles d'York et d'Anvers de 1950; les articles 151 et 152 donnent des dispositions relatives aux estimations de réclamations admissibles en avarie commune et des valeurs contribuables (« capitaux contribuables », conformément à la formule russe), ces derniers n'incluant pas la valeur des bagages des voyageurs; l'article 153 déclare que le règlement d'avarie commune sera établi en accord avec les dispositions contenues dans l'Annexe VIII du Code intitulée: « Concernant les dispacheurs, les règlements pour l'établissement des dispaches et des protêts de mer »; toutefois, en ce qui concerne les navires sous pavillon de l'U.R.S.S., dans les opérations de « petit cabotage », et aussi de « grand cabotage » quand, au moment de l'aventure, le navire ne transporte pas de cargaison d'importation ou d'exportation entre les ports étrangers, la dispache sera établie par les soins de la Gosstrach (« Assurances d'Etat de l'U.R.S.S. »); enfin, l'article 154 dispose que « les règles du présent chapitre [VII] seront appliquées dans tous les cas où les parties [intéressées] n'ont pas stipulé d'accords différents ».

Outre les articles de base ci-dessus mentionnés, consacrés spécifiquement à l'avarie commune comme telle, divers autres articles du Code de navigation se réfèrent à l'avarie commune, à savoir l'article 239 qui dispose que « le chef d'un port commercial maritime a le droit d'arrêter le navire ou la cargaison, sur la demande de la partie qui introduit une réclamation en avarie commune; les articles 241, 242 et 243 fixant les termes de prescription de l'avarie commune; les articles 85, 94, 175, 177 et 178, ainsi que l'article 118, établissant les limites de responsabilité du navire [comme transporteur], de la cargaison et de tierces parties; aussi les articles 109 et 112 consacrés aux dépôts en espèces pour compte de la cargaison, dans les cas d'avarie commune, ou à la « garantie d'avarie signée » où le propriétaire de la cargaison s'oblige à honorer le règlement d'avarie commune; une forme de cette garantie est donnée dans les annexes à ce Code.

Une étude analysant la loi et la pratique en matière d'avarie commune dans l'U.R.S.S., récemment publiée dans ce pays, déclare que, dès 1946, la pratique précédente des règlements d'avarie commune dans le petit et grand cabotage (voir ci-dessus) a été abolie et que, depuis lors, la loi dispose que tous les règlements doivent être établis par les dispacheurs officiels nommés par le président de la Chambre de

Commerce de l'Union. Le traité soviétique est destiné à « rendre les capitaines de navires maritimes familiers avec les problèmes d'avarie commune » et à « leur être utiles, ainsi qu'aux travailleurs du transport maritime et aux organisations économiques faisant usage de transport maritime ». Il y a lieu de noter que l'étude soviétique se montre, dans sa préface, — nous le mentionnons sous une forme très adoucie — loin d'être enthousiaste et confiante quant à l'application juste et équitable des principes de l'avarie commune par les pays du monde libre. Mais, d'un autre côté, l'étude accepte le point de vue que « l'institution compliquée de droit maritime connue comme avarie commune » sert à être utilement adaptée, tout au moins dans l'U.R.S.S., « dans l'intérêt d'une juste répartition, parmi les différents participants, de pertes subies dans la tentative de préserver la propriété contre la perte totale ». Le traité ajoute encore que « les travailleurs du transport maritime soviétique doivent bien connaître toutes les dispositions légales réglant les relations commerciales et de transport entre l'U.R.S.S. et les pays capitalistes ».

Un trait caractéristique intéressant la présente étude est que le livre russe mentionné, ainsi qu'un autre traité, également russe et récemment publié, soulignent que le passage ci-dessus cité de l'article 154, Chapitre VII, du Code de la navigation de l'U.R.S.S. « ...ou les parties [intéressées] n'ont pas stipulé d'accords différents » se réfère surtout aux Règles d'York et d'Anvers.

Passant aux pays anglo-saxons, nous observons tout d'abord que le *Royaume-Uni* qui, après avoir paru suivre plus ou moins les systèmes continentaux, a fini par adopter dans le domaine d'avarie commune une solution indépendante, conforme au génie traditionnel de sa législation. L'acceptation des Rôles d'Oléron ci-dessus mentionnée, a eu lieu il y a 550 ans, au début du développement de l'Angleterre comme puissance maritime; encore a-t-elle été conditionnée par les règles du droit commun anglais. Si l'on rencontre le terme « average » dans le sens d'avarie commune dans une sentence de tribunal anglais en 1590, l'on ne trouve aucune trace d'usage du titre « general average » par les tribunaux britanniques avant son emploi en 1799 par Lord Stowell. Dès 1801, par contre, le Juge britannique Lawrence a donné sa célèbre définition de l'avarie commune : « Tout dommage qui a lieu en conséquences des sacrifices faits ou des dépenses encourues pour la conservation du navire et de la cargaison, est réputé avarie commune, et doit être supporté proportionnellement par tous les intéressés », for-

mule améliorée de l'Ordonnance de Louis XIV (Colbert) de 1681. Depuis lors, à travers le droit commun, la jurisprudence et la doctrine, le Royaume-Uni est arrivé au *Marine Insurance Act* de 1906. Ses législation et jurisprudence ont exercé une influence énorme sur la tentative la plus importante faite pour uniformiser les dispositions concernant l'avarie commune, tentative représentée par les Règles d'York et d'Anvers que l'on examinera plus loin.

Comme dans beaucoup d'autres domaines, la législation anglaise est, dans ce cas, la plus originale; elle ne consacre à l'avarie commune que trois courts articles, les sous-sections 1, 2 et 3 ci-après de la Section 66 du « *Marine Insurance Act* » de 1906<sup>(6)</sup> :

Sous-section 1. Est réputée avarie commune [general average] un dommage causé par, ou représentant une conséquence directe d'un acte d'avarie générale. Il inclut aussi bien des dépenses d'avarie commune que des sacrifices d'avarie commune.

Sous-section 2. Il y a acte d'avarie commune quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire est encourue, au cours d'un danger, dans le but de préserver les propriétés menacées dans une aventure commune.

Sous-section 3. Lorsqu'il y a des dommages réputés avarie commune, la partie ayant subi ces dommages a droit, sous réserve des conditions du droit commun, à une contribution proportionnée de la part des autres parties intéressées — et cette contribution s'appelle contribution d'avarie commune.

En réalité donc la législation de base du Royaume-Uni sur l'avarie commune est renfermée tout entière dans les sous-sections 2 et 3.

Comme la participation du Royaume-Uni dans le commerce maritime international est extrêmement importante, et comme ses coutumes juridiques possèdent des traits spéciaux, on devine qu'il existe une véritable législation coutumière, appuyée sur une jurisprudence à peu près illimitée, ainsi que sur la doctrine et les traditions.

Bien avant 1906, date de la promulgation de la loi sur les assurances maritimes qui contient les premiers textes législatifs britanniques en la matière, le droit coutumier d'avarie commune existait sous une forme très développée. Ses origines remontent aux débuts même de la puissance maritime de l'Angleterre.

---

(6) *Marine Insurance Act, 1906*, 6 Edw. 7, C. 41.

Un juge anglais, M. Watkin Williams, observait à ce sujet en 1881 : « C'est une loi fondée sur la justice, sur l'intérêt public et répondant aux nécessités; elle s'appuie... sur des raisons si évidentes qu'il n'y a rien de surprenant à ce qu'elle soit plus ancienne que tout autre loi ou règle en vigueur... Ce principe de loi doit, à mon avis, être considéré comme incorporé au droit coutumier de l'Angleterre et en faire partie ». Les juges britanniques étudiaient scrupuleusement et appliquaient dans leur pratique des textes juridiques de tous les pays, même s'ils remontaient aux temps les plus reculés, ainsi que leurs jurisprudences et doctrines. Il s'ensuivit un développement progressif et considérable de la jurisprudence et de la doctrine au Royaume-Uni.

La définition et les dispositions concises de l'avarie commune contenues dans la *Marine Insurance Act de 1906* résument en peu de mots l'expérience et la jurisprudence accumulées en Grande-Bretagne, ainsi que la doctrine et l'opinion des organisations compétentes et des dispatcheurs. L'expérience anglaise a démontré que des dispositions législatives n'étaient pas suffisantes pour résoudre de nombreux cas du commerce maritime. Le projet de codification du droit commercial, introduit en 1894 au Parlement britannique sur l'initiative du Lord Mansfield, n'a pas eu de succès, et le seul résultat pratique de cette initiative a été le *Marine Insurance Act de 1906*. Il y a lieu d'ajouter un point important que le texte de la loi anglaise n'énonce pas : le principe de contribution appliqué au Royaume-Uni, d'ailleurs pareil à celui qu'appliquent les Etats-Unis, est celui de la participation des trois facteurs contributifs classiques de l'avarie commune — navire, cargaison, fret — sur la base de leur valeur totale.

De l'autre côté de l'Atlantique, le Code de commerce *brésilien* (1850), qui consacre à l'avarie commune les articles 761-796 et présente, entre autres, dans l'article 764, la liste classique des cas d'avarie commune, énonce, dans l'article 787 (touchant les contributions), une disposition, selon laquelle, tandis que le bateau et les marchandises contribuent dans toutes leurs valeurs, le fret ne contribue que pour la moitié.

Dans le Code de commerce *argentin* (1889) (articles 1312-1350), l'article 1316 a le caractère d'un développement de l'article 400 du Code de commerce français.

Les *Etats-Unis d'Amérique* ne possèdent pas de législation consacrée directement à l'avarie commune, mais plusieurs lois (« Statutes »)

l'affectent, notamment le *Harter Act*, le *Carriage of Goods by Sea Act*, 1936, et le *Fire Statute*.

Le premier cas d'avarie commune jugé aux Etats-Unis par le Tribunal de Connecticut remonte à 1773. En 1814, la Cour d'Appel de Circuit de Pennsylvania a eu l'occasion d'examiner en détail les principes d'avarie commune.

M<sup>e</sup> Cletus Keating, une autorité américaine en droit maritime, a bien voulu remettre à l'auteur de cette étude l'exposé suivant relatif aux problèmes d'avarie commune dans l'esprit des lois des Etats-Unis (traduction de l'anglais) :

« Conformément à la législation des Etats-Unis avant 1893, l'armateur portait la responsabilité à l'égard de la cargaison pour toute négligence, y compris la négligence de l'équipage pour les faits de la navigation. Dès lors, l'armateur ne pouvait bénéficier des contributions d'avarie commune pour sacrifices résultant de tout danger dû, comme conséquence, à la négligence de navigation. Le 13 février 1893, le Congrès des Etats-Unis a adopté le « Harter Act », en vertu duquel un armateur qui fait preuve de toute diligence pour rendre son bateau navigable, est relevé de toute responsabilité pour pertes ou dommages à la cargaison résultant de fautes et erreurs de navigation. Cependant, la Cour Suprême des Etats-Unis a disposé dans le cas dit « *The Irrawaddy* » (171 U.S. 187 (1898)) que, bien que le Harter Act relevât l'armateur de la responsabilité directe pour pertes à la suite de négligence dans la navigation, l'Acte n'a pas mis un armateur au bénéfice d'admission en avarie commune des sacrifices faits par le bateau au cours de l'aventure. En d'autres termes, la Cour Suprême considérait que le Harter Act n'avait pas directement changé la législation américaine touchant l'avarie commune. Comme suite de la décision dite *The Irrawaddy*, une clause appelée *Jason Clause* était insérée dans les connaissements américains. Dans son essence, cette clause constituait un accord entre l'armateur et les chargeurs, en vertu duquel les chargeurs consentaient à contribuer en avarie commune pour rembourser les pertes de l'armateur qui se conformait aux dispositions du Harter Act, touchant l'obligation de l'armateur de faire preuve de toute diligence pour rendre le navire navigable. La Cour Suprême a déclaré cette clause applicable [aux avaries communes] par la décision dite *The Jason* (223, U.S. 32 (1912)). La Cour Suprême considérait, en effet, que le « Harter Act » n'était pas exécutable par lui-même [« self-executing »], mais du moment que la « Jason clause » corres-

pondait clairement à l'intérêt public général [« within the general public policy »] annoncé par le « Harter Act », le contrat contenu dans la clause était valide. C'est là la raison dictant que tous les connaissements soumis aux tribunaux américains doivent contenir la « Jason clause », parce que, à son défaut, les droits de l'armateur aux contributions pourraient être en danger [« jeopardized »]. Il y a lieu de noter que la *Règle d'Anvers de 1903*, ainsi que la Règle D des Règles d'York et d'Anvers de 1950 sont très semblables à la *Jason clause* américaine.

« En 1936, le Congrès des Etats-Unis a passé une loi dite *The Carriage by Sea Act* qui accordait explicitement aux chargeurs l'immunité de laquelle ils étaient exonérés, à titre conditionnel, par le « Harter Act ». Du moment que la « Jason clause » originale était rédigée pour se référer aux actes d'avarie commune résultant des pertes pour lesquelles le « Harter Act » accordait, conditionnellement, l'immunité de responsabilité, cette clause ne donnait pas à l'armateur la protection étendue telle que le *Carriage of Goods by Sea Act* rendait possible. Comme conséquence, une « Jason clause » moderne due, selon nos informations, à la plume de M<sup>e</sup> Cletus Keating lui-même, était introduite dans tous les connaissements américains<sup>(7)</sup>.

Voici sa formule :

« En cas d'un accident, d'un danger, d'un dommage ou d'un sinistre, avant ou après le début du voyage, résultant d'une cause quelconque, due ou non à la négligence, pour lesquels ou comme conséquence desquels, le transporteur n'est pas responsable par la loi, par le contrat ou par une autre obligation, la cargaison, les expéditeurs, les consignataires ou les propriétaires de la cargaison contribueront avec le navire en avarie commune, en compensation de tous les sacrifices, pertes ou dépenses de nature d'avarie commune qui auraient pu être faits ou subis, et payeront les frais de sauvetage et les dépenses spéciales encourues au bénéfice de la cargaison. Si un navire de sauvetage appartient au transporteur ou est exploité par lui, le sauvetage sera rémunéré aussi complètement que si le ou les navires de sauvetage appartenait ou appartenait aux tierces personnes. Tout dépôt que le transporteur ou ses agents considèrent suffisant

---

(7) Connue aussi comme la « Jason Clause, Gogsa Form » (« Clause Jason, forme Gogsa ») [lettres initiales de la loi mentionnée dite « Carriage of Goods by Sea Act »].

pour couvrir la contribution estimée de la cargaison et tous les frais de sauvetage et dépenses en résultant, sera effectué, si cela est exigé, entre les mains du transporteur et avant la livraison, par la cargaison, les expéditeurs, les consignataires ou les propriétaires de la cargaison ».

« Les membres de la délégation américaine à la Conférence d'Amsterdam du Comité Maritime International qui a adopté les *Règles d'York et d'Anvers de 1950*, n'ont pas considéré que la *Règle d'Anvers de 1903* ou la Règle D des *Règles d'York et d'Anvers de 1924 et de 1950* constituaient un contrat déterminé autorisant à recevoir des contributions, comme cela est incorporé dans la *Jason clause*. Pour cette raison, [le texte de] la « Jason Clause » continuera à être inséré dans tous les connaissements que couvrent le commerce [maritime] américain ».

Il y a lieu d'ajouter que les dispositions d'avarie commune du Code de commerce français ne s'appliquent qu'au « commerce maritime ». En outre, la sentence de la Cour d'appel de Paris du 13 juin 1923 a stipulé que l'avarie commune ne touchait que le droit maritime. Cette sentence a provoqué des critiques notamment de la part de M. Emile Audouin. La doctrine française, avec Lyon-Caen et Renault en tête, estime que la théorie d'avarie commune doit avoir une portée plus étendue et que la théorie de la contribution doit être appliquée à la navigation intérieure (fleuves et canaux). Le nouveau Code de la Navigation italien (1942), en même temps qu'il donne, comme nous l'avons mentionné, des dispositions concernant l'avarie commune dans le Livre III, Titre II, articles 469-481, et dans le Livre II, Titre III, chapitre IV, article 302, étend, dans les dispositions préliminaires du Code, article 1<sup>er</sup> et, d'une manière spécifique, dans l'article II, l'institution de l'avarie commune à la navigation intérieure sur les fleuves et sur les lacs, et cette législation semble être appuyée par toute la doctrine italienne. La même conception est partagée par les législations belge<sup>(8)</sup>, néerlandaise, allemande. Ce principe est « à ce point l'expression d'une règle profondément équitable », disent les juristes belges Smeesters et Winkelmolen (1933), « que sous l'empire de l'ancienne loi [belge], qui excluait la navigation intérieure du droit maritime, les tribunaux ont plus d'une fois accordé au chargeur fluvial, dont les marchandises étaient volontairement sacrifiées pour le

---

(8) Suivant l'esprit de l'article 275 (titre X), l'ensemble de la législation belge se référant à l'avarie commune, à l'exception de l'article spécial 154, concerne la navigation fluviale aussi bien que maritime.

salut commun, le droit de réclamer aux coïntéressés leur intervention proportionnelle dans le préjudice qui lui avait été occasionné ». Par contre, la doctrine britannique s'oppose à cette conception élargie.

La législation ou la jurisprudence américaines ne contiennent aucune disposition contraire à l'application du principe de l'avarie commune au transport aérien. Cependant, jusqu'ici, en dépit de la possibilité pour les parties, dans certains cas, de faire demande de la contribution, aucune requête n'a été introduite de ce chef.

## Deuxième partie :

### LES REGLES D'YORK-ANVERS

#### I. *L'élaboration de normes internationales.*

La fréquence toujours plus grande des cas d'avarie commune, parallèle au développement du commerce maritime international, l'absence flagrante de précision et d'uniformité dans les principes et les dispositions juridiques disparates, en ce qui concerne le règlement des cas, dans les législations de différents pays, ont fait sentir la nécessité de créer des règles uniformes, et les critiques formulées au sujet de cette institution n'ont fait que fortifier cette nécessité.

#### A. — *Avant la première guerre mondiale.*

La première initiative a été prise au Royaume-Uni : au cours de son congrès à Glasgow, ouvert le 25 septembre 1860, la *National Association for the promotion of Social Science* a chargé son Conseil d'administration d'élaborer un projet de règlement contenant la définition de l'avarie commune, avec une liste aussi complète que possible des cas concrets de cette avarie et les principes de contribution. Ce projet a effectivement été préparé et soumis aux syndicats et associations d'armateurs et d'assureurs maritimes, ainsi qu'aux chambres de commerce du monde entier. Néanmoins, le Comité du Lloyd britannique a refusé de participer à la conférence de l'Association au Guildhall de Londres, ouverte le 5 juin 1862, jugeant trop long et compliqué le projet de règlement présenté. Forcée d'abandonner la réalisation immédiate de son projet, l'Association a nommé une commission spéciale dite *International General Average Committee* pour continuer les

travaux, qui rédigea sous une forme condensée un nouveau projet de règlement<sup>(9)</sup>.

La nouvelle conférence de l'Association, qui a eu lieu les 26, 27 et 28 septembre, à York, a finalement approuvé un règlement de onze règles intitulé *Règles d'York*. Une fois de plus, le Lloyd britannique ne prit pas part à la conférence; par contre, des représentants des divers gouvernements y ont assisté. Ces premières Règles, très concises, ont été accueillies favorablement dans les cercles maritimes et furent appliquées pendant une quinzaine d'années.

Le rôle de la *National Association for the promotion of Social Science* a été repris — et cela jusqu'à ce jour — par l'*Association for the Reform and Codification of the Law of Nations* qui a été fondée en 1873 et s'est transformée ultérieurement en l'*International Law Association*. Cette Association a inscrit, dès le début, au programme de son activité, le problème de la codification internationale de l'avarie commune. Après ses congrès tenus à La Haye (1875) et à Brême (1876), le congrès d'Anvers, inauguré le 30 août 1877, a approuvé un nouvel ensemble de douze Règles, premier texte ayant reçu le titre de *Règles d'York et d'Anvers*. Il ne s'agissait toujours pas d'un projet de code détaillé, mais plutôt de la solution des cas d'avarie commune les plus fréquents. Le Lloyd britannique, tout en ayant pris part aux discussions, continuait de s'opposer à l'acceptation des Règles et les Gouvernements ne montraient point le désir d'en recommander l'usage pour la modification des lois en vigueur. Par contre, les praticiens — armateurs et compagnies d'assurances — appuyaient énergiquement l'initiative de l'Association et, pendant treize ans, faisaient de plus en plus mention des Règles d'York et d'Anvers dans les connaissements, dans les chartes-parties et dans les polices d'assurances.

Lors de la quatorzième conférence de l'Association, à Liverpool, en 1890, après la revision effectuée sur la base d'un projet de la *British Association of Average Adjusters* (l'Association britannique des dispa-cheurs), un nouvel ensemble de dix-huit Règles a été approuvé, sous le titre de *Règles d'York et d'Anvers 1890*. Ces Règles, très améliorées quand on les compare aux précédentes, ont reçu un accueil favorable dans les milieux intéressés; elles ont été largement appliquées pendant 34 ans; ce qui n'a pas empêché qu'on les critiquât, quelquefois

---

(9) Ce projet était basé sur une étude (« un projet de code ») de deux délégués belges, MM. Van Peborgh et Engels, approuvée par la Chambre de Commerce d'Anvers.

sévèrement, comme le fit un juriste italien, le professeur Berlingieri, en 1892. En 1903, lors de la *Conférence de l'International Law Association*, tenue à Anvers, une règle spéciale complémentaire a été admise, dit *Règle d'Anvers de 1903*, stipulant qu'un sacrifice ou une dépense extraordinaire ayant caractère d'avarie commune, conservait ce caractère lors même que ce sacrifice ou cette dépense aurait été causé par la faute d'une des parties intéressées au voyage. En 1903 encore, le juriste anglais K.W. Elmslie a procédé à une analyse des différences d'interprétation des *Règles* par différentes jurisprudences. L'*International Law Association* recevait de nombreuses demandes de revision, de définitions plus précises et d'indications de méthodes d'application de l'avarie commune. A la veille de la première guerre mondiale, un comité spécial de l'Association, dont le vice-président était le juge britannique H.C. Dowdall, élaborait un avant-projet de Code international d'avarie commune, qui devait être discuté au cours de la conférence de l'I.L.A. à La Haye, en septembre 1914, mais par suite des événements, cette conférence n'a pu avoir lieu.

#### B. — *La Conférence de Stockholm (1924)*.

Au lendemain de la signature du Traité de Versailles, le travail a été repris : des difficultés considérables ont été progressivement surmontées et les réalisations ont été très importantes.

L'*International Law Association* s'est trouvée alors en présence de deux théories opposées : d'un côté, l'Association britannique des dispatcheurs présenta un projet comportant une série de solutions des cas d'avarie commune, mais point de définition ni de principes généraux ; d'autre part la Branche française de l'*International Law Association* soumettait un projet ayant pour base la définition et les principes généraux de l'avarie commune. Le *Drafting Committee* parvint néanmoins à rédiger un texte unique où les deux thèses étaient prises en considération et la 33<sup>e</sup> Conférence de l'Association, ouverte le 8 septembre 1924 à Stockholm, approuva — après des débats quelquefois difficiles — les nouvelles *Règles d'York et d'Anvers de 1924*. Ces Règles ont été en vigueur pendant un quart de siècle, et, de l'avis des spécialistes, la Conférence de Stockholm a joué un rôle capital, en permettant de réaliser des progrès décisifs.

Sans pouvoir, dans le cadre de cette étude, entrer dans le détail des Règles de 1924, il est utile de rappeler que cet ensemble est divisé en

deux parties : 1) une partie générale <sup>(10)</sup> composée de sept Règles énumérées par des lettres de A à G, et comportant la définition claire et précise et les principes généraux qui doivent régir les avaries communes, et 2) une partie spéciale comprenant une série de solutions des cas déterminés, composée de 23 Règles *numérotées*, soit 17 Règles, de I à XVII, reproduisant — avec quelques changements, visant à une plus grande clarté — les Règles de 1890. La Règle XVIII de 1890 a été entièrement abolie et six Règles nouvelles, dictées par l'expérience ont été insérées <sup>(11)</sup>.

Les Règles de 1924 ont été accueillies favorablement par les armateurs, assureurs, commerçants, juristes maritimes de la majorité des pays, y compris le Royaume-Uni et la France; les juristes maritimes belges Smeesters et Winkelmolen les ont appelées « un véritable code d'avarie commune ». La Chambre de Commerce Internationale a accordé son appui entier aux nouvelles Règles. Par contre, elles ont rencontré une forte opposition aux Etats-Unis, aux Pays-Bas et en Allemagne.

Le 16 mars 1925, une conférence composée de représentants de vingt-cinq groupements d'armateurs, assureurs, dispatcheurs et commerçants américains, ainsi que de délégués de divers services publics des Etats-Unis s'est réunie à Washington, sur l'invitation de la Chambre de commerce des Etats-Unis, dans le but de décider de l'attitude des intérêts américains à l'égard des Règles de 1924. Cette conférence a adopté une résolution déclarant que les Règles, dans leur forme proposée, n'étaient pas acceptables par les milieux commerciaux et maritimes des Etats-Unis et elle a fait appel à l'*International Law Association* pour procéder à un nouvel examen des Règles.

---

(10) Nous donnons cette division en deux sections dans l'intérêt de l'orientation; ces sections ne comportent pas de titres dans le texte officiel.

(11) La Branche française de l'*International Law Association*, sous la présidence de M<sup>e</sup> Léopold Dor, a rédigé les « *lettered Rules* » (Règles énumérées par des lettres) contenant en fait les principes directeurs que le *General Average Committee* de I.L.A., présidé par Lord Philimore, a acceptées. Le *Drafting Committee* a incorporé ces règles dans son projet en même temps que le texte que les dispatcheurs britanniques avaient rédigé (Règles numérotées).

Le *Drafting Committee* en question était composé de Sir Norman Hill, de M. Rudolf, président des dispatcheurs britanniques, et de M<sup>e</sup> L. Dor. A Stockholm, la Section de droit maritime de la Conférence était présidée par Sir Norman Hill (Grande-Bretagne) et avait pour vice-présidents M. Algott Bagge (Suède) et M<sup>e</sup> L. Dor (France).

Les milieux intéressés des Etats-Unis s'opposaient surtout, en principe, aux Règles énumérées A à G ci-dessus mentionnées et, pratiquement, aux termes de la Règle XVI, intitulée « Valeur à bonifier pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice » que les Américains estimaient concerner plutôt les avaries particulières et dont le texte n'était d'ailleurs pas considéré comme suffisamment clair, et aux termes de la Règle XXIII portant le titre de « Traitement des dépôts en espèces »<sup>(12)</sup>. D'autres objections américaines concernaient, semble-t-il, les Règles X, d) (« Dépenses au port de refuge, etc. »); remorquage à un autre lieu de réparation ou transbordement de la cargaison, en vue de réduire les dépenses), XIV (« Réparations provisoires »), ainsi que la teneur de la Règle F. Les intéressés américains trouvaient aussi, semble-t-il, que la Règle XI (« Gages et nourriture de l'équipage dans le port de refuge ») n'était pas suffisamment claire, que la Règle XIII (« Déductions du coût des réparations ») ne correspondait pas à la structure moderne des navires (« différence du neuf au vieux »), que la Règle XXII (« Intérêts sur les pertes bonifiés en avarie commune ») manquait d'uniformité.

L'opinion américaine ne semblait pas avoir sensiblement changé au cours du dernier quart de siècle. Etablissant un parallèle entre les résultats des Conférences de Stockholm de 1924 et d'Amsterdam de 1949, le « Fairplay » de Londres regrette que le hasard défavorable ait voulu que la délégation américaine à Stockholm ne reçut pas en temps utile les documents préliminaires et n'assistât à la Conférence qu'au titre d'observateur. En réalité, comme le prof. A.W. Knauth a récemment déclaré à l'auteur de cette étude, « depuis 1918, la communauté américaine a conçu plusieurs fortes notions au sujet de l'avarie commune et des Règles. Une de ces notions est qu'une part immense de la cargaison est expédiée des Etats-Unis et l'assurance-facultés est placée ici, en même temps qu'un montant immense de fret. Notre marché se considère égal à tout autre marché et est de loin plus puissant que la majorité des marchés. Pour cette raison, notre marché ne se limite pas à suivre les autres, avec tiédeur, comme il l'a souvent fait avant 1914. Cela a été fortement souligné en 1924-1925. La dislocation des échanges a pesé lourdement sur les armateurs américains, parce

---

(12) Dans les cas même où les connaissements des armements des Etats-Unis reproduisaient le texte des Règles d'York et d'Anvers de 1924, les Règles énumérées en lettres et les Règles XVI et XXIII étaient le plus souvent omises et référence se faisait usages de New-York (ou de San Francisco).

qu'ils doivent faire face à la fois à la haute valeur du dollar et au coût élevé de la main-d'œuvre. Les règles d'avarie commune qui leur accordent des contributions en monnaies étrangères dépréciées, souvent bloquées par des restrictions économiques, les rendent très mécontents. Notre population doit recevoir des contributions en dollars pour payer les dépenses en dollars, même pour les transports intégralement étrangers...

« La double signature pour le déboursement [Règle XXIII de 1924] est aussi largement considérée comme un grand handicap, particulièrement à l'époque actuelle comportant tant de barrières économiques. Les dispatcheurs des Etats-Unis ont opéré avec une seule signature et n'ont jamais eu de déceptions à constater. Le fait qu'il peut y avoir été quelques déceptions dans quelques autres pays est considéré par beaucoup d'Américains comme une raison faible pour imposer les fardeaux de double signature aux intéressés britanniques et américains, deux groupes maritimes qui, au cours de longues années, n'ont jamais éprouvé la nécessité d'une telle mesure de sauvegarde. On pense généralement aux Etats-Unis que la Règle D est sans valeur, parce qu'elle est opposée à notre conception publique... touchant la déclaration unilatérale de la négligence. La clause de négligence doit être un accord bilatéral basé... sur les lois et les décisions. Les « Jason clauses » sont construites ainsi. Elles sont la pierre angulaire de la majorité des cas d'avarie commune aux Etats-Unis. Nos amis européens ont considéré, pendant de longues années, que la « Jason clause » n'était qu'un petit détail américain. Il n'en est pas ainsi. Cette clause est aussi vitale à la pratique d'avarie commune ici que la Règle D l'est à l'avarie commune en Europe. Notre communauté a toujours eu aussi une conception fortement arrêtée selon laquelle les Règles n'ont été créées que « pour l'unification de *certaines règles* » et ne constituent pas une loi ou un code complet au point de pouvoir couper le recours aux coutumes locales ou à la législation maritime générale. Les Anglais ont la même conception et c'est là la raison pour laquelle la « Makis rule » a renversé la « Makis decision ».

On peut supposer, d'autre part, que l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques a apprécié favorablement les Règles de 1924. La publication autorisée de l'Union, la « Grande Encyclopédie Soviétique », exprimait, en 1926, au sujet de l'avarie commune, l'opinion caractéristique que voici : « ... Dans l'intérêt de la navigation moderne, il a été nécessaire d'arriver à l'unification du règlement des pertes

résultant de l'avarie commune, indépendamment du pavillon du navire, de la nationalité, des intérêts particuliers et du lieu de l'avarie. L'*International Law Association* a élaboré à cet effet des règles dites Règles d'York et d'Anvers. Ces règles ne possèdent pas le caractère d'une convention internationale et leur application dépend de l'accord volontaire des parties intéressées ».

Nous avons mentionné le fait que, selon les indications des traités récemment publiés en U.R.S.S., l'article 154 du Code de navigation maritime de ce pays : « Les règles du présent chapitre [VII] seront appliquées dans tous les cas où les parties n'ont pas stipulé d'accords différents » se réfère surtout aux *Règles d'York et d'Anvers*. Les traités russes constatent que les Règles d'York et d'Anvers « ne sont aucunement en contradiction avec le Chapitre VII du Code de l'U.R.S.S. » et que « leurs principes de base correspondent aux articles 142-154 du Code ». Un de ces traités contient la traduction en russe des *Règles d'York et d'Anvers de 1950*, avec une courte analyse de ces dernières et une comparaison avec les Règles d'York et d'Anvers de 1924. Le formulaire officiel de la charte-partie générale de l'U.R.S.S., pour les marchandises exportées des ports soviétiques vers les ports étrangers, dit : « Avarie commune [titre]. [Article] 22. L'avarie commune doit être remboursée en accord avec les Règles d'York et d'Anvers de 1920 et la dispache doit être établie à..... en conformité avec les lois et les coutumes..... ».

L'importante *Union Internationale d'Assurances - Transports* (en anglais : *The International Union of Marine Insurance*) a adopté, lors de sa 60<sup>e</sup> Assemblée générale (du 12 au 17 septembre 1925, à Lucerne), à une majorité considérable, la résolution suivante en faveur des Règles de 1924 :

« Après avoir examiné les Règles d'York et d'Anvers, 1924, l'Union Internationale d'Assurances-Transports a acquis la conviction que la nouvelle rédaction des Règles présente des désavantages évidents vis-à-vis des lois en vigueur actuellement dans plusieurs pays. Néanmoins, du point de vue de l'assureur, l'Union est d'avis que l'unification internationale du droit en matière d'avarie commune présente de si grands avantages et constitue un progrès de si haute importance que vis-à-vis d'elle tous les intérêts particuliers devraient se taire. En conséquence, l'Union Internationale recommande l'application des Règles d'York et d'Anvers, 1924, dans la pratique ». La mention de « désavantages évidents vis-à-vis des lois en vigueur actuellement dans plusieurs

pays » se réfère aux assureurs des navires (corps et machines) des pays — comme, par exemple, la France — dont les lois prévoient la contribution du navire sur la base de la valeur partielle.

La même Union, lors de son Congrès annuel en septembre 1927, à Lido (Venise), a pris la résolution caractéristique que voici :

« La 62<sup>me</sup> Assemblée générale de l'Union Internationale d'Assurances-Transports, siégeant à Venise, invite tous ses membres à rapporter sur les expériences qu'ils auront faites au sujet des Règles d'York et d'Anvers, 1924, et à s'assurer à cet effet l'assistance des dispatcheurs avec qui ils entretiennent des relations d'affaires, en les priant de rapporter également de leur part sur toutes les questions qui auraient surgi au cours de leur pratique et qui seraient susceptibles de présenter quelque intérêt.

Le matériel ainsi compilé devra, à titre d'information, être soumis aux cercles intéressés par l'entremise de l'Union Internationale d'Assurances-Transports ».

L'Union continuait à prêter une attention soutenue aux Règles de 1924, par les études de sa Commission d'avarie commune et par une série de résolutions recommandant la révision des Règles séparées, comme, par ex., la Règle X (d) (frais de réexpédition des marchandises du port de refuge), XXIII (dépôts d'avaries communes), etc.

## II. — *Les Règles d'York-Anvers de 1950.*

Les bases des solutions ayant été définies, il restait à réaliser un accord vraiment universel dans un monde qu'une seconde grande guerre venait de bouleverser.

Poursuivant son ancien programme en vue d'aboutir à la codification internationale de l'avarie commune et en présence de demandes de diverses modifications des Règles d'York et d'Anvers de 1924, venant des Etats-Unis, du Royaume-Uni et des divers spécialistes et intéressés du continent européen, le Conseil exécutif de l'*International Law Association* a prié, après la deuxième Guerre mondiale, le *Comité Maritime International* d'Anvers de procéder à la révision de ces règles. En pratique, l'initiative de la révision avait été prise et le grand travail préparatoire effectué par la *British Association of Maritime Law*. L'Association britannique est entrée, à ce sujet, en relation avec les Associations-sœurs d'autres pays, a coordonné leurs rapports, a fait imprimer leurs textes et a établi des tableaux synoptiques. Le Bureau permanent du Comité Maritime International a nommé une « Commission internationale des Règles d'York et d'Anvers » pour rédiger

un projet de révision, sous la présidence du Sénateur belge, M<sup>e</sup> Albert Lilar, président du Comité Maritime International. M<sup>e</sup> Lilar ayant été empêché de prendre part aux dernières délibérations les 4 et 5 juillet 1949, M<sup>e</sup> Léopold Dor, de Paris, le vice-président de la Commission, l'a remplacé à la présidence. L'Association britannique a soumis à la Commission, selon les explication de M<sup>e</sup> Léopold Dor<sup>(13)</sup>, les rapports qui avaient été envoyés par les Associations de Belgique, Danemark, Etats-Unis, France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suède, et la Commission n'a fait que [les] appliquer, fondre, unifier, synthétiser; sans apporter de changements profonds dans les anciennes Règles, mais seulement en procédant en quelque sorte à une « toilette » pour préciser le sens et la portée de plusieurs dispositions, réalisant à cette fin « un immense travail de coordination ». La Commission internationale des Règles a donc pu préparer, à l'usage de la Conférence du Comité maritime international, deux rapports : 1) l'un, contenant le texte des nouvelles règles amendées, soit une Règle fraîchement établie, dite « Règle d'interprétation » et les formules amendées des Règles (de 1924) C et F, ainsi que V, VII, X (c) et (d), XI, XII, XIII, XIV, XVI, XVIII, XXI, XXII et XXIII, et 2) un second rapport constituant un commentaire des amendements mentionnés plus haut.

La 21<sup>me</sup> Conférence du Comité Maritime International s'est tenue à Amsterdam, du 19 au 24 septembre 1949, et le principal objet de son ordre du jour a été la révision des Règles d'York et d'Anvers de 1924. Ont participé à la Conférence, à côté de M.T.R.J. Wijers, ministre de la Justice des Pays-Bas, et de M. A. Devèze, vice-président du Conseil des Ministres de Belgique et président de l'*International Law Association*, et des membres du bureau permanent du *Comité maritime international*, ayant à leur tête, M. A. Lilar, ministre de la Justice de Belgique et président du Comité, et comptant parmi eux Sir Leslie Scott, président d'honneur du C.M.I., Sir Gone Pilcher, vice-président, les

---

(13) M<sup>e</sup> Léopold Dor avait été, avec M. G.B. Rudolf (co-rédacteur des 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> éditions de « *Lowndes' Law on General Average* », l'auteur de « *The York-Antwerp Rules* » et co-rédacteur, avec M. A.I. Hodgson, de la 7<sup>e</sup> édition (1948) de l'œuvre capitale « *Lowndes and Rudolf's Law on General Average* », un des promoteurs des Règles d'York et d'Anvers de 1924. M<sup>e</sup> Léopold Dor a aussi joué un rôle éminent dans la préparation des *Règles d'York et d'Anvers de 1950*. Le travail considérable de préparation a été fait par M. E.W. Reading, président de Sous-Comité de la « *British Maritime Law Association* » pour la revision des *Règles d'York et d'Anvers de 1924*, et par N.H.B. Edmunds, Secrétaire honoraire de Sous-Comité.

secrétaires généraux M<sup>e</sup> Léopold Dor, M<sup>e</sup> A. Franck, M. Cyril Miller et M<sup>e</sup> Van den Bosch, les délégations des Associations de droit maritime de treize pays : Belgique, Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni et Suède.

Présidé par M. le professeur J. Offerhaus, président de l'Association néerlandaise de droit maritime, la Conférence d'Amsterdam a visé à l'unification, fut-ce aux prix de certains compromis (sur le terrain surtout de l'interprétation et de la forme). La revue anglaise « Fairplay » a souligné avec satisfaction qu'« une forte délégation des Etats-Unis, composée d'éminents juristes maritimes, a pris part aux discussions avec le plus grande enthousiasme et, à la fin, a virtuellement garanti que les intéressés américains adopteront les nouvelles Règles au complet. Cela a été en soi-même un grand succès terminant la divergence malheureuse qui existait depuis la Conférence de Stockholm de l'International Law Association en 1924 ».<sup>(14)</sup> Le texte offert par la Conférence a été adopté sans modification et « l'unanimité complète internationale a été obtenue ». Le texte élaboré a été soumis à l'approbation définitive de la 44<sup>e</sup> Conférence de l'*International Law Association* tenue à Copenhague le 9 septembre 1950 et les nouvelles Règles approuvées ont reçu le titre de *Règles d'York et d'Anvers de 1950* (York-Antwerp Rules 1950).

Nous allons procéder à un examen rapide des traits les plus caractéristiques des « Règles d'York et d'Anvers de 1950 ».

Tout d'abord, une nouvelle règle de préambule dite « Règle d'interprétation » a été introduite :

« Dans le règlement d'avarie commune, on devra appliquer les Règles affectées de lettres et de numéros suivantes, à l'exception de toute loi et pratique incompatible avec ces Règles.

Sauf pour ce qui est prévu par les Règles affectées de numéros, l'avarie commune devra être réglée conformément aux Règles affectées de lettres ».

---

(14) La délégation américaine a été composée de M<sup>e</sup> Cletus Reading, président, M<sup>e</sup> Oscar R. Houston, secrétaire, M. Joshua P. Nelson et M. Hawley T. Chester, membres. Cette délégation a été nommée par la *Maritime Law Association of the United States* et a été, pendant un nombre d'années, en consultation suivie avec plusieurs membres de l'*International Maritime Committee* pour assurer l'uniformité et pour terminer le désaccord entre les Etats-Unis et d'autres pays, résultant de la rédaction des *Règles d'York et d'Anvers de 1924*.

Cette nouvelle règle a été introduite sur les instances des délégués anglais invoquant la sentence dite Jugement [s/s] *Makis*. Trois autorités britanniques en la matière, MM. C. Miller, E.W. Reading et H.B. Edmunds, ont expliqué, dans une note adressée à l'auteur de cette étude,<sup>(15)</sup> que la pensée maîtresse des Règles d'York et d'Anvers de 1924 était que les cas d'avarie commune non spécifiquement couverts par les règles numérotées, devaient être résolus conformément aux principes de base énoncés dans les règles désignées par des lettres A à G; cependant, dans l'affaire « Vlassopoulos c/ The British & Foreign Marine Insurance Company » dite affaire *Makis*<sup>(16)</sup>, en 1929, le Juge britannique Roche a décidé qu'il n'y avait pas lieu de se guider d'une manière absolue par des règles numérotées, mais que les règles numérotées servaient à donner effet aux règles désignées par des lettres et non pas à les contredire; l'interprétation des cas d'avarie commune devait donc être faite spécifiquement dans le sens des principes des règles désignées par des lettres. Par réaction, les associations des armateurs et des assureurs britanniques ont créé, en 1929, une formule dite « Accord *Makis* » : « Sauf pour ce qui est prévu dans les Règles numérotées 1 à 23 inclusivement, le règlement [d'avarie commune] devra être fait conformément aux Règles désignées par des lettres A à G inclusivement ».

Le deuxième paragraphe de la Règle d'interprétation n'est donc que la transcription légèrement changée de l'« Accord *Makis* ». C'est plutôt la rédaction du premier paragraphe qui semble manquer de limpidité; selon l'avis autorisé de la presse juridique française, elle est « ...dans la traduction française tout au moins, ... assez obscure et prête elle-même à interprétation. M. le doyen Ripert a tenté vainement d'en faire améliorer la rédaction par la Conférence ». Il nous paraît certain que la Règle d'interprétation gagnerait en force si le texte anglais (le premier passage), et, partant, sa rédaction française, étaient quelque peu plus précis.

Tout comme les Règles de 1924, celles de 1950 sont divisées, comme il a été mentionné, en Règles désignées par des lettres et Règles numérotées.

---

(15) La lettre citée a été écrite le 8 août 1951 par M. Cyril Miller, Secrétaire honoraire de la « British Maritime Law Association », pour exprimer son opinion et l'opinion de M. E.W. Reading, président de l'Association, et de M. H.B. Edmunds, Secrétaire honoraire du Sous-Comité de l'Association. Ces trois autorités britanniques ont pris une part active à la revision des Règles.

(16) [1929] 1 K.B. [ing's Bench Division] 187.

Voici le résumé de sept Règles désignées par des lettres :

La Règle A donne la *définition de l'avarie commune*; elle souligne le caractère intentionnel, dicté par le but déterminé, du sacrifice extraordinaire, causé par un péril (on peut présumer qu'il s'agit d'un péril de perte totale). Toutefois, cette règle ne mentionne ni le capitaine comme l'auteur du sacrifice, ni la consultation de l'équipage, et ne parle pas d'un résultat utile : cette Règle a été rédigée sous l'influence de la jurisprudence britannique et est contraire à la jurisprudence et à la doctrine française.

La Règle B grève de *contributions* les divers intérêts, à savoir le navire, les marchandises et le fret (plus précisément, le fret en risque pour l'armateur, au cas où une partie du fret devrait être payée à la fin du voyage). Cette Règle gagnerait peut-être à être fusionnée avec la Règle C ci-après ou à suivre cette dernière (tout comme dans la pratique des dispatcheurs qui exposent d'abord la masse active et ensuite la masse passive).

La Règle C précise que seuls seront admis les pertes, dommages ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'avarie commune; cette règle, dont le second paragraphe avait été fortement critiqué dans sa rédaction de 1924, est, en effet, bien plus explicite dans celle de 1950.

La Règle D mentionne l'éventualité où l'événement qui a provoqué le sacrifice ou la dépense extraordinaire, aura été la conséquence d'une faute commise par une des parties engagées dans l'aventure (il s'agit du principe — exprimé, en outre, dans une formule presque analogue — d'une règle spéciale ci-dessus mentionnée, intitulée *Règle d'Anvers de 1903*); cette règle est particulièrement importante, car, comme le souligne le prof. A.W. Knauth, il est probable qu'«au moins une moitié des cas d'avarie commune de l'époque moderne est causé par de négligentes erreurs de navigation et de gestion de la part des équipages de bateaux ».

La Règle E reproduisant sans modification le texte de 1924, dispose que la preuve d'une perte ou d'une dépense incombe à celui qui en demande l'admission en avarie commune; ce principe élémentaire du droit civil cause quelquefois, en pratique, des difficultés dans le domaine du droit maritime, et les analystes ont rappelé, à maintes reprises, qu'en 1924, la Conférence de Stockholm avait abordé par hasard le terrain de la procédure qu'elle voulait éviter dans la plus grande mesure possible.

La Règle F examine l'éventualité des dépenses dites substituées; la rédaction de 1924 de cette règle a été complétée pour 1950 (« les dépenses substituées doivent être admises sans tenir compte de l'économie éventuelle réalisée par les autres intérêts »), et tout comme dans les Règles de 1924, la teneur de cette Règle est complétée par les Règles numérotées, notamment dans la Règle X (d) et dans la Règle XIV.

Enfin, la Règle G enseigne comment la dispache, à savoir ses masses active et passive, doit être établie (un point très important): sur la base des valeurs [totales], y compris celle du navire, au moment et au lieu où se termine l'aventure.

Les Règles d'York et d'Anvers de 1950 contiennent vingt-deux Règles numérotées (contre vingt-trois règles en 1924).

Il y est question du jet de cargaison (Règle I) : toutefois, tout comme en 1924, la rédaction de ce cas classique d'avarie commune ne semble pas être suffisamment précise et pourrait permettre des contestations; des dommages causés par jet et sacrifice pour le salut commun (Règle II); de l'extinction d'incendie à bord (Règle III); du coupement de débris (Règle IV); de l'échouement volontaire (Règle V) :<sup>(17)</sup> ici, suivant l'expression pittoresque d'un éminent juriste maritime, les rédacteurs des Règles de 1950 ont procédé à une « toilette », en effet, importante de la Règle V de 1924, en faisant expressément admettre en avarie commune les pertes ou dommages résultant du renflouement du navire. De la même manière, la Règle VII (« Dommage aux machines en renflouant un navire ») de 1924 a été utilement complétée dans sa nouvelle rédaction. La Règle X (« Dépenses au port de refuge, etc. ») a reçu quelques retouches. Les Règles XI (Gages et nourriture de l'équipage dans le port de relâche) et XX (« Dépenses pour gagner un port, etc. ») de 1924 ont été fondues, pour former la Règle XI de 1950 (« Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port, etc. »); la nouvelle Règle contient, entre autres, un paragraphe (b) concernant les heures supplémentaires et un paragraphe (c) donnant la définition du mot « salaires » (« wages »). La Règle XIII, très importante, de 1924 (« Déduction du coût des

---

(17) On peut se demander, toutefois, si le terme « drossé » du texte français de 1924 et de 1950 est un choix plus heureux que les mots « sombré » ou « échoué » du texte de 1890.

réparations ») a été fortement simplifiée et rendue plus concise. La Règle XIV (« Réparations provisoires ») a été complétée pour la faire concorder avec la Règle F (voir ci-dessus). La Règle XVI (« Montant à bonifier pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice ») de 1924 a reçu des modifications essentielles quant à la méthode d'établissement des valeurs et à la déduction de la valeur réalisée dans le cas de vente; toutefois, un passage du deuxième paragraphe de la Règle : « la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette à l'état sain au dernier jour de déchargement... » ne semble pas définir très clairement les termes de la différence : cette formule prête à la confusion. La Règle XVII concernant les « Valeurs contributives » qui, d'ailleurs, n'a pas subi de changements et qui valait, peut-être, d'être légèrement développée, est très importante. Les Règles XVIII - XXII qui suivent : « Avarie au navire », « Marchandises non déclarées ou faussement déclarées », « Avances des fonds », « Intérêt sur les pertes admises en avarie commune », « Traitement des dépôts en espèces », qui étaient déjà incorporées dans les Règles de 1924, ont été dictées par les nécessités et la pratique de la navigation et du commerce maritime modernes; d'ailleurs, l'article 418 du Code de commerce français traite déjà des marchandises non déclarées ou faussement déclarées. La Règle XX (qui est la Règle XXI de 1924, « Avances des fonds »), a été utilement complétée; la Règle XXI (la Règle XXII de 1924 « Intérêts sur les pertes bonifiées ») a été modifiée conformément à la résolution prise par l'International Law Association en septembre 1948 (intérêt fixe de 5 pour cent par an), et la Règle XXII (la Règle XXIII de 1924, « Traitement des dépôts en espèces ») a été modifiée, en raison de l'expérience moderne acquise dans divers pays.

Tel est donc le nouvel ensemble de Règles — issu de la «toilette» d'Amsterdam — et qui vient d'entrer dans l'histoire du droit maritime international privé sous le nom de *Règles d'York et d'Anvers de 1950*, Règles sensiblement améliorées et s'appuyant sur un accord fortement élargi, bien que passibles encore, probablement, d'une « toilette » ultérieure.

\*  
\*\*

Selon toute apparence, les nouvelles Règles sont nées sous des auspices plus favorables que celles de 1924. Leur acceptation par des organisations nationales et internationales, intéressées dans l'industrie maritime, indique tout à la fois leur influence et leur utilité.

Dans le domaine maritime international, l'*International Chamber of Shipping* a donné son adhésion aux nouvelles Règles avant même des organisations nationales. Lors de sa Conférence à Londres, les 8 et 9 novembre 1949, elle a pris une résolution dans laquelle elle exprimait ses félicitations au *Comité Maritime International* pour son travail de révision des Règles, et sa confiance dans le Comité en tant qu'organisation compétente pour la discussion de tous les problèmes touchant le droit maritime. La Conférence de la Chambre soulignait sa satisfaction au sujet de la participation active à la Conférence du *Comité Maritime International* des délégués des cercles compétents des Etats-Unis, dont la *Maritime Law Association of the United States*.

La *Baltic and International Maritime Conference* a pris, dès sa sessions des 25 et 26 avril 1950, à Paris, une décision de procéder à l'établissement de deux nouveaux connaissements : connaissement des lignes régulières dit *Conlinebill* et connaissement direct avec faculté de transbordement dit *Conlinethrubill*. Le texte de ces nouveaux connaissements incorporait à la fois une clause (Section III, art. 11, du *Conlinebill*) stipulant que le règlement d'avaries communes sera effectué conformément aux Règles d'York et d'Anvers de 1950, et une clause dit « *Jason clause* » modifiée (même Section, art. 12, du *Conlinebill*) qui est textuellement la « *Jason clause* » moderne américaine (ou la « *Jason Clause, Cogsa Form* ») citée ci-dessus.

Dès le début de décembre 1949, le *British Liner Committee* de la *Chamber of Shipping* et la *Liverpool Steam Ship Owners' Association*, organisations importantes d'armateurs britanniques, ont fait appel aux compagnies de navigation pour prendre les mesures nécessaires, afin que les Règles de 1950 soient introduites dans les connaissements et autres contrat sd'affrètement, avec effet du 1<sup>er</sup> janvier 1950 ou de la date ultérieure la plus rapprochée possible.

Eu égard à leur position au cours du dernier quart de siècle, l'acceptation, par les armateurs des Etats-Unis, des nouvelles Règles *in extenso* n'a, selon les sources compétentes, pas été aisée. Néanmoins, déjà en décembre 1949, la presse maritime de New-York, se basant sur une déclaration de M<sup>e</sup> Cletus Keating, président de la délégation américaine à la Conférence d'Amsterdam, a annoncé que la plupart des compagnies de navigation américaines et étrangères prenaient déjà les mesures nécessaires pour introduire les Règles de 1950 dans leurs connaissements et autres contrats d'affrètements.

D'autre part, le Congrès annuel de l'*Union internationale d'assurances-transport* tenu du 25 au 27 septembre 1950 à Eastbourne (Royaume-Uni), a favorablement accueilli les nouvelles Règles, malgré l'attitude d'une partie des membres de l'Union, notamment des assureurs européens corps et machine, opposés à l'institution de l'avarie commune.

Une des premières réactions d'ordre pratique est venue de la part des organisations influentes d'assureurs. Les présidents de la *Lloyd's Underwriters' Association*, de l'*Institute of London Underwriters* et de la *Liverpool Underwriters' Association* ont adressé une circulaire à leurs membres, les avertissant du fait que, lors de la réimpression des clauses d'assurances, ils y trouveront des modifications basées sur le texte des nouvelles Règles d'York et d'Anvers. En attendant, pour éviter d'avoir à demander aux assurés de retourner les polices pour les faire amender, il était entendu, selon la circulaire précitée, qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1950 : 1) les polices d'assurances rédigées avec mention de « règlement d'avarie commune conformément aux Règles d'York et d'Anvers de 1924 » et se référant aux contrats d'affrètement incorporant la mention de dispatches à établir conformément aux Règles d'York et d'Anvers de 1950, seront elles-mêmes considérées comme portant mention des Règles; 2) à défaut de contrats d'affrètement, la mention de « Règles d'York et d'Anvers de 1924 » dans les polices citées sous 1), sera considérée comme remplacée par la formule « Règles d'York et d'Anvers de 1950 »; 3) dans les polices incorporant la mention de « Règles d'York et d'Anvers de 1924 (à l'exclusion des Règles XXI et XXII) », cette mention sera considérée comme « Règles d'York et d'Anvers de 1950 (à l'exclusion des Règles XX et XXI) ».

De son côté, l'important *American Institute of Marine Underwriters* a fait connaître, le 23 novembre 1949, la résolution suivante : « ... l'*American Institute of Marine Underwriters* recommande l'usage général des Règles d'York et d'Anvers de 1950, comme un pas vers l'uniformité internationale de droit maritime. L'Institut recommande, en outre, que si les contrats d'affrètement stipulent que les avaries communes seront réglées conformément aux Règles d'York et d'Anvers de 1950, les assureurs acceptent la responsabilité sur la base de ces Règles, quelle que soit la clause ou quelles que soient les clauses contraires incorporées dans les polices d'assurances, [indépendamment du fait] que ces polices soient pour le compte de commerçants ou pour celui d'armateurs ». La presse professionnelle anglaise observe

à ce propos que si la résolution des assureurs des Etats-Unis est quelque peu plus limitée que celle de leurs confrères britanniques (qui couvre même les cas où il n'y a pas de contrats d'affrètement), elle est néanmoins très étendue et prouve à l'évidence que les nouvelles Règles sont entièrement soutenues par le marché américain d'assurances maritimes. Dans ses commentaires accompagnant la résolution précitée, l'*American Institute* exprime la certitude que « l'adoption générale des Règles d'York et d'Anvers de 1950 permettra aux dispatcheurs du monde entier de procéder à leurs règlements sur une base uniforme et contribuera à l'élimination des inégalités [à l'unification] et à la simplification des règlements dans tous les pays ».

A ce sujet, la presse maritime britannique considère que « ... le fait que les assureurs américains appuient aujourd'hui, encore que quelque peu moins fortement que leurs collègues anglais, les Règles de 1950, fait nettement penser qu'ils ont confiance de voir appuyer les armateurs américains eux aussi ces règles.

Le Comité permanent de la *Conferencia Hemisférica de Seguros* (groupant des organisations d'assurances de nombreux pays américains) a pris, lors de sa session à La Havane du 20 au 26 novembre 1949, une résolution où le Comité manifeste un intérêt réel pour les nouvelles Règles, au sujet desquelles des décisions seraient prises par les membres de la Conférence, lorsqu'ils auront été en possession du texte définitif des Règles.

Au cours de l'assemblée annuelle de la *Maritime Law Association of the United States*, tenue à New-York le 5 mai 1950, la résolution suivante, offerte par M<sup>e</sup> Cletus Keating et appuyée par M<sup>e</sup> Henry C. Blackiston, Jr., a été adoptée à l'unanimité :

« Il a été résolu que les Règles d'York et d'Anvers de 1950 soient approuvées sans changement quelconque. »

« Il appartient actuellement aux armateurs britanniques et américains, » observe la presse maritime britannique, « à faire connaître leur attitude envers les nouvelles Règles par le canal de leurs organisations représentatives, et sans aucun doute, cela sera fait dans un avenir prochain. »

Toutefois, comme nous l'avons mentionné, l'acceptation des nouvelles Règles par les armateurs américains se heurtait à des difficultés. M<sup>e</sup> Knauth observe à ce sujet : « La tâche actuelle est de persuader les armateurs d'insérer les Règles de 1950 dans tous leurs connaissements. Cela demande un nettoyage franc et persuasif des

doutes... Il ne semble [cependant] pas persuasif de dire purement et simplement qu'un connaissance devrait inclure la formule « Règles d'York et d'Anvers de 1950 ». La « Jason clause » *doit* y être insérée. Les connaissances doivent contenir la clause de dépôt en dollars, la clause de signature unique, une référence aux coutumes de tel et tel port, une clause concernant la nomination du dispacheur et du lieu de la dispache. Il pourrait y avoir nécessité d'autres adjonctions. Il était d'usage, par exemple, avant 1950, d'insérer la « Makis clause ». Si des tribunaux devaient prendre des décisions incorrectes, de nouvelles clauses devraient être insérées dans les connaissances pour remédier à cet état des choses ».

En raison de ces difficultés, la déclaration ci-dessus mentionnée de M<sup>e</sup> Cletus Keating est réellement encourageante.

Quant à l'attitude des armateurs français, elle pourrait sensiblement refléter le point de vue de la délégation française à la Conférence d'Amsterdam : tout en défendant sa position — qui différait quelque peu du texte du projet — sur un certain nombre de détails, cette délégation a accepté le projet de la Commission internationale des Règles d'York et d'Anvers.

Nous avons mentionné que la législation de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, promulguée en 1921, se référait directement, dans l'article 567, aux Règles d'York et d'Anvers de 1890, et que, dans la législation de 1929, l'article 147 se référait implicitement à la Règle d'Anvers de 1903 et l'article 154 à l'ensemble des Règles d'York et d'Anvers de 1924. Le texte de la section d'avaries communes du Code de navigation maritime de 1929 de l'U.R.S.S. concordait en maints endroits avec les Règles de 1924. Nous avons mentionné aussi la tendance générale des cercles compétents soviétiques à l'époque qui suivait l'apparition des Règles de 1924, tendance consacrant le principe de la nécessité d'uniformiser les règlements d'avaries communes, quels que soient le pavillon du navire, la nationalité, les intérêts particuliers et le lieu de l'avarie. La position de l'Union soviétique à l'égard des nouvelles Règles de 1950 semble être nettement favorable, ainsi que le montre notre analyse.

## VUE D'ENSEMBLE ET CONCLUSIONS

On peut considérer que les Règles d'York et d'Anvers de 1950, établies, sur la base de l'expérience acquise, au cours du dernier quart de siècle, par les juristes et dispacheurs de nombreux pays maritimes,

représentent un ensemble juridique libéré des erreurs et des incertitudes — pour autant que la nature humaine et les conditions de transport maritime, en changement constant, le permettent.

Une autorité américaine en la matière, le prof. A.W. Knauth, tout en n'approuvant pas entièrement l'ensemble des nouvelles Règles, constate, cependant : « ...nous avons atteint une harmonie par l'élaboration des Règles de 1950, après vingt-six années de vues opposées... »

Nous avons mentionné ci-dessus quelques cas d'incertitude dans la pratique des avaries communes ; ils sont en réalité extrêmement nombreux et se succèdent journallement. Pour rester sur le terrain de l'Union Internationale d'Assurances-Transports, nous citerons, à titre d'exemple, quelques cas douteux qui avaient été examinés, sans qu'une solution précise sur les colonnes de la Revue de cette Union fût donnée. Voici un problème exposé par deux praticiens-dispacheurs expérimentés : un armateur a délivré quatre-vingt-dix-neuf connaissements contenant la clause de répartition d'avarie commune conformément aux Règles d'York et d'Anvers de 1924 et un seul connaissement se basant sur la loi française; il s'ensuit qu'en vertu de l'article 398 du Code de commerce français (« à défaut de conventions spéciales entre toutes les parties, les avaries sont réglées conformément aux dispositions ci-après »), le règlement doit s'effectuer sur la base des dispositions de la loi française, et, comme résultat, l'armateur, par l'établissement du centième connaissement, s'est dégagé de ses obligations envers les chargeurs précédents de faire appliquer les Règles d'York et d'Anvers. M. Albert Smeesters de Montalais, ancien président de la Commission d'avarie commune de l'Union, a déclaré que l'inséparabilité de la méthode de règlement d'avarie commune ne constitue aucun obstacle à l'application de l'article 1134 du Code civil français qui dispose que « les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites », et que, par conséquent, après avoir procédé à un règlement conformément à l'article 398 du Code de commerce, il faut établir des règlements spéciaux en faveur des chargeurs porteurs des connaissements reposant sur les Règles d'York et d'Anvers de 1924. Les personnes mentionnées ci-dessus répondirent que dans un cas similaire, les chargeurs n'ont pas eu gain de cause parce que l'armateur a décliné un règlement spécial à l'amiable, proposé par le dispacheur, et que le Tribunal de commerce de Rouen a prononcé, le 23 décembre 1921, une sentence ordonnant l'application de l'article 398 du Code de commerce français.

Un dispatcheur anversois a demandé lors du Congrès de l'Union tenue à Londres, en 1934 (auquel l'auteur de cette étude avait assisté, en qualité d'« invité permanent » à la Commission d'avarie commune) une interprétation précise de la Règle XVII des Règles d'York et d'Anvers de 1924 en ce qui concerne les dispositions relatives à la contribution du navire : le texte paraissait manquer de clarté voulue. Ce problème a été examiné, dans la Revue de l'Union, par plusieurs spécialistes, qui cependant n'ont pas donné une solution définitive. Cette règle qui complète, on l'a vu, la Règle G et qui a été reprise textuellement dans les Règles de 1950, gagnerait aussi à être quelque peu précisée pour ce qui concerne la valeur du navire.

La même Revue a aussi examiné le texte insuffisant de la Règle VII de 1924. Cette règle a été complétée dans les Règles d'York et d'Anvers de 1950.

Des difficultés — en matière d'admission en avarie commune — concernant la preuve de l'existence même de l'avarie commune, les dommages aux machines pendant le renflouement, les dépenses pour l'allègement du navire, les dommages en résultant, les dépenses dans le port de refuge, les salaires et l'entretien de l'équipage pendant le refuge, les réparations provisoires, la perte de fret, les déductions du neuf au vieux, les valeurs contributives, etc., se présentent tous les jours. Les Règles d'York et d'Anvers de 1950 seront, sans doute, un instrument utile pour la solution de ces difficultés aussi rationnelle et équitable que possible.

L'*International Law Association* et, pour les Règles de 1950, le *Comité Maritime International* ont déployé, en vue d'atteindre le but qu'ils se sont proposé, d'immenses efforts. Pour se rendre compte des progrès accomplis, il suffit, par exemple, de comparer les règles élaborées par la Conférence de Stockholm de 1924 avec les règles initiales de 1890, point de départ modeste et que l'on a depuis qualifiées, avec ironie amicale, de « liste de recettes de cuisine ». Cependant, il a été maintes et maintes fois souligné qu'aussi longtemps que les Règles d'York et d'Anvers ne représenteront qu'un système de clauses conventionnelles, la situation demeurera incertaine.

Il y a, toutefois, comme nous l'avons mentionné, beaucoup à accomplir dans ce domaine. M<sup>e</sup> A.W. Knauth a fait encore récemment les observations suivantes à l'auteur de cette étude [traduction textuelle] : « Les juristes européens considèrent les Règles d'York et d'Anvers de 1950 comme « l'alpha et l'omega de l'avarie commune » ;

l'Europe continentale « est disposé à traiter l'avarie commune comme un problème nettement codifié », mais « les Anglo-Saxons ne le considèrent pas ainsi, et les juges disposent de beaucoup de champ libre pour différentes interprétations. La plupart des cas contiennent des éléments de négligence... et il est essentiel d'insister sur le fait que la Règle D des Règles de 1950 et la clause [américaine] dite Jason Clause sont des bases réelles de la survivance de l'avarie commune. La plupart des cas... se perdraient et resteraient sans règlement, si la Règle D et la « Jason Clause » n'existaient pas ». Il y a lieu d'ajouter que le prof. Knauth ne dit pas « la Règle D ou la « Jason Clause », mais bien « la Règle D et la « Jason Clause ».

Dans une étude récente sur les caractéristiques de la législation maritime des Etats-Unis, le même M<sup>e</sup> A.W. Knauth, tout en approuvant apparemment le principe de l'introduction de la Règle D dans les Règles d'York et d'Anvers de 1950, considère sa rédaction comme insuffisante et déclare que le tribunaux des Etats-Unis n'appliquent pas cette règle, parce qu'elle ne constitue pas un accord clair et bilatéral autorisé par la loi et par les décisions. Le prof. Knauth regrette que le texte de la « Jason Clause » n'ait pas été incorporé dans les Règles d'York et d'Anvers comme une section de la Règle D. C'est pour cette raison que la « Jason Clause » qui, en effet, définit d'une manière explicite et précise la responsabilité des armateurs pour la négligence de leur personnel, « doit être insérée dans chaque connaissement couvrant le cargo en partance des Etats-Unis ou à destination des Etats-Unis ou passant à proximité des côtes des Etats-Unis; et cela est soigneusement requis dans les polices de tous les assureurs ».

Une autorité britannique aussi compétente en la matière qu'est le « Lowndes and Rudolf's Law on General Average » n'est pas très appréciative non plus, quoique sous une forme plus atténuée, du texte de la Règle D et considère qu'il n'y a aucune raison pour que les Règles d'York et d'Anvers de 1924 et la « Jason Clause » n'apparaissent pas ensemble dans les connaissements.

Il y a divers autres points dont l'application soulèverait des difficultés, particulièrement aux Etats-Unis. *Last but not least* : l'auteur de cette étude ne voudrait pas être mauvais prophète, mais il est sous l'impression que la « Règle d'interprétation » des Règles 1950 tôt ou tard servira de base de débats quant à sa propre... interprétation et quant à la rédaction plus précise de ses deux parties. Cependant, un progrès sérieux a été réalisé. Et il faut formuler, une fois encore,

l'espoir que du choc des opinions jaillisse la vérité et que les juristes et les praticiens emploient tout ce qui est en leur pouvoir, agissant pour le compte des parties intéressées — armateurs, chargeurs, assureurs — pour simplifier et pour reformer l'œuvre énorme déjà accomplie et créer — à titre officiel — un véritable code international d'avarie commune, accepté par tous les pays.

Il conviendrait aussi, peut-être, de rappeler, en terminant, que certains textes législatifs, comme, par exemple, le Code de commerce belge, admettent l'application des dispositions d'avarie commune aussi bien en droit maritime qu'en droit fluvial, ou, comme la législation italienne, étendent leur application à la navigation fluviale et à la navigation lacustre. Le champ d'application de la loi française est uniquement maritime et les tentatives en vue de l'appliquer aux transports fluviaux, n'ont pas été sanctionnées par la jurisprudence; par contre, une partie de la doctrine française est favorable à cette extension. La jurisprudence et la doctrine des Etats-Unis ne contiennent semble-t-il, rien qui pourrait s'opposer à l'extension de l'avarie commune au delà de la juridiction maritime. On peut prévoir que la discussion de la possibilité d'étendre les principes d'avarie commune aux transports fluviaux, lacustres et même aériens — ce dernier problème a été soulevé en 1924 par M. le doyen Emile Ripert — sera entreprise dans un avenir plus ou moins prochain.

#### SOURCES PRINCIPALES CONSULTÉES

- Académie van Marine van België — Académie de Marine de Belgique. *Mededelingen - Communications*. Tome IV, 1947-1949. « Histoire de l'Institutions des Avaries Communes », par M<sup>e</sup> Lionel TRICOT. Anvers, [1950].
- American Institute of Marine Underwriters. *Release* [résolution sur les Règles d'York et d'Anvers de 1950 et commentaires]. 23 novembre 1949, New-York.
- American Maritime Cases*. (Rédacteurs : Emory H. NILES [Juge] et [M<sup>e</sup>] Arnold W. KNAUTH). Octobre 1949. « The York-Antwerp Rules 1950 ». Baltimore.
- Arnould on the Law of Marine Insurance and Average*. 12<sup>e</sup> édition, par R.I. SIMEY et G. R. MITCHISON. Londres, 1939 ; 13<sup>e</sup> édition, par Lord CHORLEY OF KENDAL. Londres, New-York, 1950.
- AUDOUIN, E. Voir ci-après : KNAUTH, A.W. (traduit du français et édité). *General Average. York-Antwerp Rules 1924, et Revue de droit maritime comparé*.
- BENEDICT, E.C. [Benedict Law of American Admiralty] *The Law of American Admiralty : Its Jurisprudence and Practice with Forms and Directions*. (Sixth edition, revised and enlarged in scope by A. W. KNAUTH). Vol. 1, 2, 3, 4 (1940), 6 (1941). New York.

- BERLINGIERI, F. *Le Regole d'York et d'Anversa*, 1924. Gênes, 1926.
- BOIZARD, Raymond, et MANZITTI, Francesco. *Les Règles d'York et d'Anvers 1950*. Paris, 1951.
- BRAJKOVIC, Vladislav. *Etude historique sur le droit maritime privé du littoral yougoslave*. Marseille, 1933.
- Carver's Carriage of Goods by Sea*. 8<sup>e</sup> édition, par James S. HENDERSON et Sanford D. COLE. Londres, 1938; 9<sup>e</sup> édition, par Raoul P. COLINVAUX. Londres, 1952.
- CHORLEY OF KENDAL, Lord. Voir ci-dessus : *Arnould on the Law of Marine Insurance and Average*.
- COLE, Sanford D. Voir ci-dessus : *Carver's Carriage of Goods by Sea*.
- COE, William R. *Law and Practice of General Average in the United States*. New York, 1912.
- COLINVAUX, Raoul P. Voir ci-dessus : *Carver's Carriage of Goods by Sea*.
- CONGDON, E. W. *General Average*. New York, 1913.
- DALLOZ. *Nouveau répertoire de droit* (sous la direction de E. VERGE et G. RIPERT). Paris, 1947.
- DANSON, F.C. & Co., and A.N. MAY & Son, éditeurs. *General Average and Particular Average with note of procedure in the event of claims... The Text of York-Antwerp Rules 1950*. Londres, 1949.
- DOR, Léopold. Voir ci-après : (*Le*) *Droit maritime français et Revue de droit maritime comparé*.
- DOVER, Victor. *General Average and the York-Antwerp Rules 1950, including their application to marine insurance*. Londres. 1950.
- (*Le*) *Droit maritime français*. (Directeurs : René MOREUX et Christian MOREUX. Directeurs juridiques : Georges RIPERT et Léopold DOR). Novembre 1949; mai, septembre 1951. Paris.
- EMERIGON, Balthazard-Marie. *A Treatise of Insurance*. Traduit du français avec une Introduction et des Notes par Samuel MEREDITH, Esq. Londres, Boston, 1850.
- [EMERIGON, Balthazard-Marie] M\*\*\*. Avocat en Parlement. *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine, du mois d'août 1681*. Tome 2. Marseille, Paris, 1780.
- EMERIGON, B.-M. *Traité des assurances et des contrats à la grosse*. Tome I. Marseille, 1789.
- ESCARRA, Jean. *Manuel de droit commercial*. Vol. 1. Paris, 1947.
- [Etats-Unis] Library of Congress [Bibliothèque du Congrès], Law Library, Foreign Law Section. Notes d'études (recherche) dirigées par Lawrence KEITT, Bibliothécaire de droit, et préparées, sur la Finlande, par V. RIISMANDEL et revues par V. GSOVSKI, et sur la Yougoslavie, par V. GSOVSKI et G. JOVANOVITCH. Washington, 30 juillet et 13 août 1952.
- Export Trade and Shipper*. 28 novembre et 26 décembre 1949. New-York.
- Fairplay*. 6 et 13 octobre, 10 et 24 novembre, 8 et 15 décembre 1949; 12 janvier, 3 août 1950. Londres.
- FELDE, Leon. *Awarja wspólna z uwzględnieniem Prawidel Yorku i Antwerpji z r. 1924* [en polonais] [Avarie commune avec considération des Règles d'York et d'Anvers de 1924]. Gdynia, 1936.
- GERVAIS, R. Voir ci-après : KNAUTH, A.W. (traduit du français et édité). *General Average. York-Antwerp Rules 1924, et Revue de droit maritime comparé*.
- GILIN, I.S. *Avarie commune et problèmes de droit maritime* [en russe]. Moscou, Leningrad, 1951.

- GOVARE, J.-P. *Avaries communes. Règles d'York et d'Anvers 1924*. Paris, 1926.
- GOVARE, J.-P. Voir ci-après : (The) Institute of London Underwriters. [*Grande Encyclopédie soviétique*] [en russe]. Vol. 1 (1926), Moscou.
- GSOVSKI, V. Voir ci-dessus : [Etats-Unis] Library of Congress.
- HARALAMBIDIS, T. *Des caractères distinctifs des avaries communes* (avec préface du prof. Ch. Lyon-Caen). Paris, 1924.
- HARALAMBIDIS, T. *Les avaries communes d'après les Règles d'York et d'Anvers de 9124*. Paris, 1926.
- HENDERSON, J.S., et COLE, S.D. Voir ci-dessus : *Carver's Carriage of Goods by Sea*.
- HODGSON, A.J., et RUDOLF, G.R. *Lowndes and Rudolf's Law of General Average and the York-Antwerp Rules*. 7e édition. Londres, 1948.
- IMENITOV, G.I. [*Droit maritime et de pêche*] [en russe]. Moscou, 1951.
- (The) Institute of London Underwriters. *York-Antwerp Rules 1950* contenant « The York-Antwerp Rules 1950 », par E.W. READING, et « Les Règles d'York et d'Anvers. 1950 », par James-Paul GOVARE. Londres, 1950.
- Journal de la Marine Marchande et de la Navigation Aérienne*. 26 février, 11 août, 9 et 22 septembre, 13 octobre 1949 ; 14 septembre 1950. Paris.
- Journal of Commerce*. 17 octobre 1949. New-York.
- JOVANOVITCH, G. Voir ci-dessus : [Etats-Unis] Library of Congress.
- KEITT, Lawrence. Voir ci-dessus : [Etats-Unis] Library of Congress.
- KNAUTH, A.W., rédacteur. Voir ci-dessus : *American Maritime Cases*.
- KNAUTH, A.W., rédacteur. Voir ci-dessus : *Benedict's Law of American Admiralty*.
- KNAUTH, A.W. (prof.) *Characteristics of U.S. Maritime Law* [Baltimore, 1951]. Aussi en italien, dans la « Rivista del Diritto della Navigazione ». No. 1-2, Parte prima, 1951, « Caratteristiche del diritto marittimo degli Stati Uniti d'America », Milan.
- KNAUTH, A.W. *The American Law of Ocean Bills of Lading*. 3e édition. Baltimore, 1947.
- KNAUTH, A.W. (traduit du français et édité). *General Average. York-Antwerp Rules 1924...*, par MM. AUDOUIN, GERVAIS et LIEURY. American Maritime Cases. Baltimore, 1925.
- LIEURY, R. Voir ci-dessus : KNAUTH, A.W. (traduit du français et édité). *General Average, York-Antwerp Rules 1924*, et ci-après *Revue de droit maritime comparé*.
- Lloyd's List & Shipping Gazette*. 3 octobre 1947; 12 mai 1948; 10, 12 et 24 novembre, 5 et 24 décembre 1949. Londres.
- LYON-CAEN, Ch., et RENAULT, L. *Traité de Droit commercial*. Tome sixième. Paris, 1932.
- MANZITTI, Francesco. Voir ci-dessus : BOIZARD, Raymond, et MANZITTI, Francesco. *Les Règles d'York et d'Anvers 1950*.
- (The) Maritime Law Association of the United States. *Annual Meeting - May 5, 1950. Committee to Consider and Recommend Amendments to the York-Antwerp Rules, 1924*. Document N° 339. New-York, 1950.
- MEREDITH, Samuel. Voir ci-dessus : EMERIGON, Balthazard-Marie. *A Treatise on Insurances*.
- MOREUX, Christian. Voir ci-dessus : (*Le*) *Droit maritime français*.
- MOREUX, René. Voir ci-dessus : (*Le*) *Droit maritime français*.
- MITCHISON, G.R. Voir ci-dessus : *Arnould on the Law of Marine Insurance and Average*.
- Nations Unies, Bulletin des*. 15 avril 1949. Lake Success, Etats-Unis.
- NILES, Emory H. [Juge]. Voir ci-dessus : *American Maritime Cases*.
- NOLDE, B. Voir ci-après : *Revue de droit maritime comparé*.

- PROCOS, J.S. *Les avaries et leur Règlement dans les transports maritimes* (Essai de réformes) (avec préface du prof. J. Bonnacase). Paris, 1921.
- PROCOS, J.S. *Les transports maritimes et leur assimilation aux transports terrestres (Essai de réformes)*. Paris, 1927.
- READING, E.W. Voir ci-dessus : (The) Institute of London Underwriters.
- RENAULT, L. Voir ci-dessus : LYON-CAEN, Ch., et RENAULT, L.
- Revue de droit maritime comparé* (sous la direction de M<sup>e</sup> Léopold DOR).  
Tome 8, octobre-décembre 1924, et tome 9, janvier-mars 1925, *Les Règles d'York et d'Anvers 1924*, par E. AUDOUIN, R. GERVAIS et R. LIEURY; tome 10, avril-juin 1925, *Les Règles d'York et d'Anvers 1924 et l'opinion américaine*, communication par A.W. KNAUTH; tome 22, juillet-décembre 1930, *L'Avarie commune dans ses rapports avec l'assurance maritime*, par E. AUDOUIN, et *Les conflits des lois maritimes en droit américain*, par B. NOLDE; tome 30, juillet-décembre 1934, *Jurisprudence des Etats-Unis*; tome 31, janvier-juin 1935, *Sur le projet du Code maritime italien (1931)*, par L.A. SEMIGALLIA.
- RIISMANDEL, V. Voir ci-dessus : [Etats-Unis] Library of Congress.
- RIPERT, Georges. *Droit maritime*, 3<sup>e</sup> édition, Tome III, Paris, 1930; 4<sup>e</sup> édition, Tome I, Paris, 1950.
- RIPERT Georges, *Précis de droit maritime*. Paris, 1947.
- RIPERT, Georges. Voir ci-dessus : DALLOZ, (*Le*) *Droit maritime français et Revue de droit maritime comparé*.
- ROBINSON, G.H. *Handbook of Admiralty Law in the United States*. St. Paul, Minnesota, 1939.
- RUDOLF, G.R. Voir ci-dessus : HODGSON, A.J., et RUDOLF, G.R.
- SAMUEL-GIBBON, John. *Payne's Carriage of Goods by Sea*. Londres, 1949. (*The Scandinavian Shipping Gazette*. 28 décembre 1949. Copenhague.
- Seguros, Revista Mexicana de*. Février 1950. Mexico.
- SEMIGALLIA, L.A. Voir ci-dessus : *Revue de droit maritime comparé*. (*The Shipping World*. 15 et 29 septembre 1948; 2 et 9 novembre et 7 décembre 1949. Londres.
- SIMEY, R.I., et MITCHISON, G.R. Voir ci-dessus : *Arnould on the Law of Marine Insurance and Average*.
- SMEESTERS, Constant, et WINKELMOLEN, Gustave. *Droit maritime et droit fluvial*. Tome II. Bruxelles, 1933.
- SMEESTERS de MONTALAIS, A. Voir ci-après : *West-East Insurance Monitor*. [Suisse] *Arrêté du Conseil fédéral concernant la navigation maritime sous pavillon Suisse (du 9 avril 1941)*. Berne.
- [Suisse] *Recueil systématique des lois et ordonnances 1848-1947*. Tome 7. XIII. Transports et Communications. Berne, 1951.
- TRICOT, L. Voir ci-dessus : Academie van Marine van België - Académie de Marine de Belgique.
- Union Internationale d'Assurances-Transport. *Revue Internationale d'Assurances-Transport*. Années 1926-1935.
- [U.R.S.S.] [Recueil des lois et décrets du Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques]. 17 juillet 1929. N<sup>o</sup> 41. Première section. 366. Code de la navigation maritime commerciale de l'U.R.S.S. C. VII. Avarie commune et avarie particulière [en russe]. Moscou.
- VERGE, E. Voir ci-dessus : DALLOZ.
- VOET-GENICOT, Henry (éditeur). *Les avaries communes. Les assurances transports. L'abordage. Le sauvetage et l'assistance maritime. Le recours contre les transporteurs*. Anvers, [1949].
- West-East Insurance Monitor*. Septembre 1949. « Thoughts and Suggestions. General Average... », par A. SMEESTERS de MONTALAIS. New-York.
- WINKELMOLEN, Gustave. Voir ci-dessus : SMEESTERS, Constant, et WINKELMOLEN, Gustave.
- WITHERBY & Co. *Marine Insurance Clauses*. London, 1938.

## ANNEXE

La revue juridique *American Maritime Cases*, de Baltimore, a bien voulu accorder à l'auteur de cette étude et à l'Académie de Marine de Belgique, l'autorisation de reproduire en annexe les annotations aux *York-Antwerp Rules 1950* formulées par M<sup>e</sup> Arnold W. Knauth du Barreau de New-York, professeur à l'Université de New-York et rédacteur en chef de ladite revue et qui furent publiées, avec le texte anglais des Règles, dans les « 1949 A.M.C. 1683 ».

L'auteur de cette étude se permet de rappeler aux lecteurs que les *Règles d'York-Anvers de 1950* avaient été adoptées par le Comité Maritime International à Amsterdam, le 24 septembre 1949. L'International Law Association a approuvé les Règles, à Copenhague, le 9 septembre 1950.

### THE YORK-ANTWERP RULES 1950 RULE OF INTERPRETATION

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules <sup>(1)</sup>.

[Lettered Rules].

*Rule A.* There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

---

(1) The caption « Rule of Interpretation » and both introductory sentences are new, and may be contrasted with 1890 Rule 18, which was abandoned in 1924.

The second introductory sentence embodies the English MAKIS clause, 1929. The purpose of the sentence is to obviate the effect and reasoning of an English decision concerning a vessel named *Makis*, wherein the court decided that the Numbered Rules will be construed to give effect to, and not to contradict, the Lettered Rules. The British underwriters and shipowners desire the opposite view; this desire is expressed in the 2nd sentence. See LOWNDES & RUDOLF on *General Average*, 7th edition, page 344.

*Rule B.* General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

*Rule C.* Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average <sup>(2)</sup>.

*Rule D.* Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure ; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault <sup>(3)</sup>.

---

(2) The second sentence is recast. The general sense remains the same.

(3) In LOWNDES & RUDOLF on *General Average*, 7th edition, 1948, at page 357, the following passage occurs : « A good deal of discussion took place after the 1924 Rules were published as to the efficacy of Rule D in cases where the Harter Act would apply. The view was held, in the United States particularly, that the use of Rule D by itself would not effect the same result in the United States Courts as the Jason clause. Seeing that the latter was specially drafted to march with the Harter Act, to the extent even of using the same phraseology as far as possible, this view seemed justified. \* \* \* There is nothing really antagonistic between Rule D and the Jason clause in its old, or its revised form, and in the case of shipments to which the Harter Act applies, in connection with which litigation may ensue in the Courts of the United States, there would seem to be no reason why both the 1924 Rules and the Jason clause should not appear in the bill of lading. \* \* \* »

Lowndes & Rudolf's reference to the 1924 Rules would include Rule D.

As the Jason clause has not been written into the 1950 Rules, *it must still be added to every bill of lading* to which the Harter Act might in some aspect apply and which might result in litigation in the United States Courts. The present scope of the Harter Act is discussed in KNAUTH on *Ocean Bills of Lading*, 3rd edition, 1947, at pages 126-127 and 132-138; that statement differs in some respects from the scope stated in Lowndes & Rudolf at page 358.

The current text of the Jason clause is as follows :

*« In the event of accident, danger, damage, or disaster, before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract, or otherwise, the goods, the shipper and the consignee, jointly and severally, shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any*

*Rule E.* The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

*Rule F.* Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed <sup>(4)</sup> without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

*Rule G.* General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

[Numbered Rules]

*Rule I. — Jettison of Cargo.*

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

*Rule II. — Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety.*

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

*Rule III. — Extinguishing Fire on Shipboard.*

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as

---

*sacrifices, losses, or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully and in the same manner as if such salving ship or ships belonged to strangers. »*

(4) The following words are new :

« without regard to the saving, if any, to other interests. »

general average ; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

*Rule IV. — Cutting away Wreck.*

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars or other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

*Rule V. — Voluntary Stranding.*

When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average, but loss or damage incurred in refloating such a ship shall be allowed as general average.

(<sup>5</sup>) In all other cases where a ship intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

*Rule VI. — Carrying Press of Sail—Damage to or Loss of Sails.*

Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average ; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

*Rule VII. — Damage to Machinery and Boilers (<sup>6</sup>).*

Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavoring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage ; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the

---

(5) The introductory word « But » has been deleted.

(6) The caption formerly read :  
« Damage to Engines in Refloating a Ship. »

machinery and boilers, including loss or damage due to compounding of engines or such measures, shall in any circumstances be made good as general average (7).

*Rule VIII. — Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage.*

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

*Rule IX. — Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel.*

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided ; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

*Rule X. — Expenses at Port of Refuge, etc.*

(a). When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average ; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

(8) When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of

---

(7) The following words are added :  
« including loss or damage due to compounding of engines or such measures. »

And these words are also added :  
« in any circumstances. »

(8) The entire second paragraph of Rule X (a) is new.

refuge. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b). The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

(c). Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of reloading and stowing such cargo, fuel or stores on board the ship, together with all storage charges (including <sup>(9)</sup> insurance, if reasonably <sup>(10)</sup> incurred) on such cargo, fuel or stores, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, storage expenses, as above, shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.

(d). If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo, and if, in order to save expense <sup>(11)</sup>, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transshipment and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

*Rule XI. — Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc. <sup>(12)</sup>.*

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge

---

(9) The word « fire » has been deleted.

(10) The word « reasonably » is new.

(11) The word « expenses » has been changed to « expense. »

(12) The words « and other Expenses bearing up for and » have been added.

or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a) <sup>(13)</sup>.

(b). When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average. When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the extra period of detention shall be deemed not to extend beyond the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or, if discharge of cargo is not then completed, beyond the date of completion of discharge <sup>(14)</sup>.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average <sup>(15)</sup>.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average <sup>(16)</sup>.

(c). For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the ship-owners or be made under the terms or articles of employment <sup>(17)</sup>.

(d). When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred <sup>(18)</sup>.

---

(13) Rule XI (a) was formerly part of Rule XX (1924).

(14) The text of former Rule XI has been recast as Rule XI (b) with substantially the same meaning.

(15) This paragraph was formerly part of Rule XX (1924).

(16) This paragraph is new.

(17) Rule XI (c) is new. See former Rule XX.

(18) Rule XI (d) is new. See former Rule XX.

*Rule XII. — Damage to Cargo in Discharging, etc.*

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

*Rule XIII. — Deductions from Cost of Repairs.*

In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to deductions in respect of « new for old » according to the following rules <sup>(19)</sup>, where old material or parts are replaced by new.

The deductions to be regulated by the age of the ship from date of original register to the date of accident, except for provisions and stores, insulation, life- and similar boats, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

No deduction to be made in respect of provisions, stores and gear which have not been in use <sup>(20)</sup>.

The deductions shall be made from the cost of new material or parts, including labour and establishment charges, but excluding cost of opening up <sup>(20)</sup>.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full <sup>(20)</sup>.

No cleaning and painting of bottom to be allowed, if the bottom has not been painted within six months previous to the date of the accident <sup>(20)</sup>.

*A. — Up to 1 year old.*

All repairs to be allowed in full, except scaling and cleaning and painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted <sup>(21)</sup>.

---

(19) The word « viz » has been deleted and these words have been added : « according to the following rules, where old material or parts are replaced by new. »

(20) This paragraph is new.

(21) These words are added : « scaling and cleaning and ».

B. — *Between 1 and 3 years old.*

Deduction off scaling, cleaning and painting bottom as above under Clause A. (22).

One-third to be deducted off sails, rigging, ropes, sheets and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers, provisions and stores and painting (22).

One-sixth to be deducted off woodwork of hull, including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, crockery, metal- and glass-ware, wire rigging, wire ropes and wire hawsers, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, chain cables and chains, insulation, auxiliary machinery, steering gear and connections, winches and cranes and connections and electrical machinery and connections other than electric propelling machinery ; other repairs to be allowed in full (22).

Metal sheathing for wooden or composite ships shall be dealt with by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt and labour metalling are subject to a deduction of one-third (22).

C. — *Between 3 and 6 years.*

Deductions as above under Clause B except that one-third be deducted off wood work of hull including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, and one-sixth be deducted off iron work of masts and spars and all machinery (inclusive of boilers and their mountings) (23).

D. — *Between 6 and 10 years.*

Deductions as above under Clause C, except that one-third be deducted off all rigging, ropes, sheets, and hawsers, iron work of masts and spars, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, insulation, auxiliary machinery, steering gear, winches, cranes and connections and all other machinery (inclusive of boilers and their mountings) (24).

---

(22) These provisions have been wholly recast.

(23) The word « insulation » has been deleted.  
These words have been added : « wood work of hull including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery. »

(24) The following words have been omitted :  
« donkey engines, steam \* \* \* renewal of. »  
The following words have been added :  
« gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, insulation, auxiliary machinery. »

E. — *Between 10 and 15 years.*

One-third to be deducted off all renewals, except iron work of hull and cementing and chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full <sup>(25)</sup>.

F. — *Over 15 years.*

One-third to be deducted off all renewals, except chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full <sup>(26)</sup>.

*Rule XVI. — Temporary repairs.*

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

<sup>(27)</sup> Where temporary repairs of accidental damage are effected merely to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions « new for old » shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

*Rule XV. — Loss of Freight.*

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

---

(25) Slight change in the last 7 words. No change in meaning. The words « repairs and » are deleted.

(26) The words « repairs and » are deleted. The remaining words are rearranged without change of sense.

Former Rule XIII-G and all the other paragraphs of Rule XIII (9 in number) are deleted.

(27) The first word « But » is deleted.

Between the words « general average \* \* \* only up to, » the following words are new :

« without regard to the saving, if any, to other interests, but »

*Rule XVI. — Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice.*

The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the market values <sup>(28)</sup> at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Where goods so damaged are sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be <sup>(29)</sup> the difference between the net proceeds of sale and the net sound value at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

*Rule XVII. — Contributory Values.*

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure, to which values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the shipowner's freight and passage money at risk, of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average ; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Passengers' luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

---

(28) These words are deleted :  
« date of the arrival of the vessel. »  
These words are substituted :  
« last day of discharge of the vessel. »

(29) These words are deleted :  
« calculated by applying to the sound value on the date of arrival of the vessel the percentage of loss resulting from a comparison of the proceeds with the sound value on the date of sale. »

These words are substituted :  
« the difference between the net proceeds of sale and the net sound value at the last day of discharge of the vessel or at the termination, » etc.

*Rule XVIII. — Damage to Ship.*

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear when repaired or replaced shall be the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deduction in accordance with Rule XIII. When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs <sup>(30)</sup>.

Where there is an actual or constructive total loss of the ship the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by a general average act shall be the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any.

*Rule XIX. — Undeclared or Wrongfully Declared Cargo.*

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

*Rule XX. <sup>(31)</sup> — Provision of Funds.*

A commission of 2 per cent. on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average <sup>(32)</sup>.

---

(30) A minor change in arrangement of word does not affect the meaning.

(31) Former Rule XX is deleted. Its content is now found in Rule XI.  
New Rule XX is former Rule XXI.

(32) These words are new :

« other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage. »

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

*Rule XXI. (33) — Interest on Losses made good in general average.*

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average (34) at the rate of 5 per cent, *per annum*, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

*Rule XXII. (35) — Treatment of Cash Deposits.*

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay (36) into a special account (37) in the joint names of (38) a representative nominated on behalf of the ship-owner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

---

(33) Formerly Rule XXII.

(34) The following words have been deleted :

« at the legal rate per annum prevailing at the final port of destination at which the adventure ends, or where there is no recognized legal rate. »

(35) Formerly Rule XXIII.

(36) The following words are deleted :

« earning interest if possible. »

(37) The words « without delay » are new.

(38) The references to trustees and a trust are deleted, and a joint account is provided for. Other changes in wording are minor.