



Conseil économique et social

Distr. générale
11 avril 2012
Français
Original: russe

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Quarante et unième session

Genève, 20-22 juin 2012

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Règles paneuropéennes sur l'avarie commune en navigation intérieure

Règles paneuropéennes sur l'avarie commune

Note du Secrétariat

I. Introduction et mandat

1. À sa quarantième session, le Groupe de travail a pris note des propositions de l'Ukraine et de la Fédération de Russie concernant le texte du projet de Règles paneuropéennes sur l'avarie commune, contenu dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7, a approuvé le principe général de la proposition de la Fédération de Russie concernant les futures Règles paneuropéennes sur l'avarie commune et a décidé de remplacer, aux paragraphes 1 et 2 du projet de résolution, le renvoi aux «Règles d'avarie commune de l'IVR (éd. 2006)» par un renvoi aux «Règles paneuropéennes sur l'avarie commune». Le secrétariat a été prié de diffuser les propositions détaillées de la Fédération de Russie ainsi que les propositions de l'Ukraine dans les trois langues de travail, de telle sorte que le Groupe de travail puisse, à sa quarante et unième session, procéder à une première lecture du texte des Règles paneuropéennes sur l'avarie commune tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/80, par. 50).

2. On trouvera ci-après les propositions de la Fédération de Russie évoquées au paragraphe 1 ci-dessus. La nouvelle version des Règles proposée figure en italiques et en gras, tandis que le texte qu'il est proposé de supprimer apparaît barré. Par souci d'économie, les dispositions des Règles auxquelles il n'est pas proposé de toucher ont été omises, c'est-à-dire que leur rédaction demeure inchangée telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7.

II. Propositions de la Fédération de Russie

3. Il est proposé de modifier comme suit le texte des paragraphes 1 et 2 du dispositif du projet de résolution:

«1. De prendre les mesures jugées nécessaires en vue d'harmoniser leur législation nationale avec les règles énoncées à l'annexe de la présente résolution, afin qu'une avarie soit réglée en tant qu'avarie commune en cas de dommages subis par des intérêts engagés dans une aventure commerciale commune sur des voies navigables qui satisfont aux prescriptions relatives à l'avarie commune, et lorsque les Parties intéressées en conviennent avant ou après l'avarie, les Règles **paneuropéennes sur l'avarie commune** ~~d'avarie commune de l'IVR (éd. 2006)~~ s'appliquant;

2. De s'engager à recommander aux propriétaires de bateaux et aux exploitants de bateaux battant le pavillon de leur pays d'inclure dans le contrat de transport ou le connaissement la clause suivante: "En cas d'avarie commune, les Règles **paneuropéennes sur l'avarie commune** ~~d'avarie commune de l'IVR, édition 2006, annexées à la résolution n° ... du Groupe de travail des transports par voie navigable~~ s'appliquent." Il sera fait référence à cette clause sous le nom de "clause d'avarie commune applicable à la navigation intérieure"».

4. Il est proposé de modifier le texte de l'annexe au projet de résolution comme indiqué ci-après. La nouvelle version des Règles proposée figure en italiques et en gras, tandis que le texte qu'il est proposé de supprimer apparaît barré. Par souci d'économie, les dispositions des Règles auxquelles il n'est pas proposé de toucher ont été omises, c'est-à-dire que leur rédaction demeure inchangée telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7.

III. Annexe

Règles d'avarie commune

Règle I Avarie commune

1. Sont avaries communes les *pertes subies par suite des* sacrifices et ~~les des~~ dépenses raisonnablement faits et/ou encourus, en présence de circonstances extraordinaires, dans le but de sauver un bateau, ~~et~~ sa cargaison *et les frais de transport* d'un péril commun.

2. *L'avarie commune se répartit entre le bateau, la cargaison et les frais de transport en proportion de leur valeur contributive au moment et au lieu où se termine l'aventure commune, déterminés conformément à la Règle XII.*

Règle III Influence de la faute

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties intéressées, il ~~n'y en aura pas moins~~ *également* lieu à contribution mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts en vertu des dispositions légales ou contractuelles contre cette partie à raison d'une telle faute ou des défenses dont celle-ci pourrait se prévaloir.

Règle IV Exclusions des dommages indirects¹**Règle VI Admissions-bateau**

~~1. Le montant des avaries matérielles admissible en avarie commune sera déterminé sur la base de l'expertise prévue par la Règle XIII.~~

1. Les pertes constituant l'avarie commune résultant des dommages causés au bateau, à ses machines et ses appareils (ci-après les avaries matérielles) seront déterminées sur la base de l'expertise prévue par la Règle XIII, qui sera réalisée par des experts certifiés, ou, à défaut, sur la base du coût de la réparation, de la remise en état ou du remplacement de ce qui a été endommagé ou perdu.

2. Si la réparation du bateau n'est pas effectuée, les pertes résultant des dommages causés au bateau seront déterminées sur la base du montant de la perte de valeur du bateau due aux dommages, dont l'estimation n'excédera pas le coût de réparation du bateau.

3. Si le bateau est totalement perdu ou si le coût de la réparation des dommages excède la valeur du bateau à l'état sain, les pertes admissibles en avarie commune représenteront la différence entre la valeur estimative du bateau à l'état sain après déduction du coût estimatif de la réparation des dommages n'ayant pas le caractère d'avarie commune, et la valeur du bateau endommagé, laquelle pourra être déterminée par le produit net de la vente de ce qui reste du bateau.

4. Du montant admissible en avarie commune sera déduit pour différence du neuf au vieux, à savoir:

Un cinquième des renouvellements affectant des bateaux, moteurs, machines ou chaudières mis en service de 1 à 5 ans;

Un quart des renouvellements affectant des bateaux, moteurs, machines ou chaudières mis en service de 6 à 10 ans;

Un tiers des renouvellements affectant des bateaux, moteurs, machines ou chaudières mis en service à partir de la onzième année; aucune déduction pour les ancres et les chaînes d'ancre; aucune déduction du coût des réparations provisoires, ni des renouvellements affectant des bateaux, moteurs, machines ou chaudières mis en service depuis moins d'un an à la date de l'accident.

5. Les toulines et les câbles d'accouplement seront admis pour leur valeur vénale.

6. Les déductions seront effectuées seulement sur le coût du matériel nouveau ou de ses parties au moment où il sera usiné et prêt à être mis en place dans le bateau.

7. Lorsqu'un bateau est à flot, aucune perte ou avarie causée par l'utilisation d'une ou de plusieurs ancres ne sera admise en avarie commune.

8. Les pertes résultant des dommages causés au bateau n'excéderont pas le montant des dépenses remboursables en cas de perte du bateau.

Règle IX Admissions-intérêts

Les montants admis en avarie commune porteront intérêts, calculés depuis leur paiement ou depuis le moment où l'ayant droit aurait dû recevoir ou a effectivement reçu l'objet sacrifié jusqu'à trois mois après la date de la dispache.

¹ Le texte de la Règle IV demeure inchangé, c'est-à-dire tel qu'il est énoncé dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7.

~~Chaque année le Conseil d'administration de l'IVR décidera du taux d'intérêt à appliquer.~~

~~Ce Le taux d'intérêt à appliquer sera basé sur le taux Euribor et sera utilisé pour calculer le montant d'intérêt acquis pendant l'année calendaire suivante.~~

Règle X Admissions frais d'expertises, etc. Frais d'établissement de la dispache

~~Seront également admis en avarie commune les frais d'expertise et d'enquête nécessaires à l'établissement de la dispache ainsi que les frais et honoraires du dispacheur et ceux de l'IVR.~~

~~*Pour l'établissement de la dispache, il sera perçu des frais, comprenant les frais d'expertise et d'enquête nécessaires, qui seront inclus dans la dispache et répartis entre toutes les parties intéressées en proportion de leur participation à l'avarie commune.*~~

Règle XII Valeurs contributives

1. La valeur contributive du bateau sera basée, en principe, sur sa valeur à la fin du voyage ~~et dans l'état où il se trouve à ce moment; la valeur vénale ne sera prise en considération qu'à titre de référence~~ **à partir de la valeur réelle nette à la fin de la course. Sera ajouté à cette valeur le montant admis en avarie commune du chef des biens sacrifiés, s'il n'y est pas déjà inclus.**

2. La valeur contributive de la cargaison sera basée, en principe, sur la valeur CAF à la fin du voyage et dans l'état où elle se trouve à ce moment. La valeur contributive d'une cargaison vendue en cours de route sera le produit net de vente, le cas échéant augmenté des admissions à son profit.

3. Des valeurs déterminées comme ci-dessus, seront déduits tous les frais postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, jusqu'à la fin du voyage originairement prévu. L'indemnité spéciale prévue par l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance supportée par le bateau ne doit pas être déduite de sa valeur contributive telle que définie sous le point 1.

4. Aux valeurs ainsi déterminées, seront ajoutés les montants admis en avarie commune du chef d'avaries matérielles.

5. Le courrier postal, les approvisionnements de bouche, les bagages des passagers, même enregistrés, et les effets personnels ne contribueront pas.

6. Pour autant que le fret sauvé soit au risque du transporteur, il contribuera sur son montant brut. Pour autant que le fret qui n'aura pas été payé soit admis en avarie commune il contribuera sur le montant de cette admission.

Règle XIII Expertises

~~4-~~ Dans tous les cas motivant une demande d'admission en avarie commune la cause, la nature et l'importance des dommages matériels devront être justifiées de la manière suivante:

a) En ce qui concerne la marchandise: par un constat d'expert établi le plus tôt possible dès la livraison de la marchandise avariée. L'intéressé-corps doit être averti de manière à pouvoir participer à ce constat. À défaut d'avis à l'intéressé-corps ou d'une demande d'expertise dans un délai de huit jours à dater de la livraison, la marchandise sera, sauf preuve du contraire, présumée livrée en bon état;

b) En ce qui concerne le bateau: par un constat d'un ou de plusieurs experts dès que possible après l'accident et si possible avant le commencement d'un nouveau voyage.

Les intéressés-cargaison doivent être avertis par une mention dans le compromis et peuvent se faire représenter à l'expertise.

~~2. — En cas d'intervention de plusieurs experts et de désaccord entre eux, un autre expert, dont l'avis sera décisif, devra être désigné par le Président de la Commission d'avaries de l'IVR.~~

Règle XVI Rectification et Contestation de la dispache

Toutes les dispaches avec toutes les documentations nécessaires peuvent être soumises pour contrôle à l'IVR. Cette disposition n'entraîne aucune renonciation des parties à une procédure judiciaire ou arbitrale.

1. Les erreurs de compte constatées dans la dispache après son enregistrement peuvent être rectifiées par le dispacheur de sa propre initiative ou à la demande des parties à l'avarie commune moyennant l'établissement d'un avenant (additif) à la dispache, qui est partie intégrante de cette dernière.

2. Les parties à l'avarie commune peuvent contester la dispache devant les tribunaux dans un délai de six mois à compter de la date de réception de la dispache ou de son avenant, et sont tenues d'en aviser le dispacheur en lui adressant une copie de leur requête.

3. Le dispacheur a le droit ou, s'il y a lieu, l'obligation d'être partie à la procédure judiciaire concernant la dispache et de témoigner quant au fond.

4. Le tribunal saisi du différend peut maintenir la dispache en vigueur, la modifier ou l'annuler et ordonner au dispacheur d'établir une nouvelle dispache conformément à la décision du tribunal.

Règle XVII Traitement des dépôts en espèces et garanties

~~Lorsque les dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial aux noms du dispacheur et de l'IVR dans une banque indiquée dans le compromis (revers).~~

~~La somme ainsi déposée, augmentée s'il y a lieu des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droit en raison de l'avarie commune ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués.~~

~~Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispacheur et de l'IVR. Ces dépôts, paiements ou remboursements, seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.~~

~~Les sommes ainsi déposées porteront intérêts au pourcentage indiqué dans la Règle IX qui seront admis en avarie commune, les intérêts bancaires produits étant crédités à l'avarie commune.~~

~~Seront également admises les commissions sur les garanties fournies pour la bonne exécution de la dispache ou des engagements vis à vis des sauveteurs et autres.~~

~~Les paiements en acompte effectués sur ces garanties porteront intérêts au pourcentage indiqué dans la Règle IX, qui seront admis en avarie commune.~~

Règle XIX Renflouement d'un bateau coulé, incendie à bord

1. Si le bateau a coulé (sans que cela ait lieu dans le but de sauver le bateau et la cargaison d'un péril commun) les frais faits pour relever par une même opération d'ensemble le bateau et la cargaison ainsi que les dommages causés intentionnellement

dans ce but au bateau et/ou à la cargaison sont avaries communes, mais non les dommages causés par l'accident.

2. *Les pertes subies par un bateau et (ou) sa cargaison par suite des dommages causés par l'eau ou autrement, y compris les pertes dues à l'échouement d'un bateau ou résultant de dommages causés en submergeant un bateau en feu, sont avaries communes. Ne sont pas admises les pertes résultant des dommages causés au bateau et (ou) à sa cargaison par la fumée ou la chaleur, quelle qu'en soit la cause.*

Règle XX ~~Assistance par traction, etc.~~ **Admissions-dépenses d'assistance**

1. En cas d'assistance par traction d'un bateau échoué, constituant un acte d'avarie commune, la rémunération de l'assistant sera admise en avarie commune mais cette admission ne pourra comporter que les éléments suivants:

a) L'indemnité due pour s'être rendu sur les lieux de l'accident, y avoir séjourné, et rendu ses services et en être revenu;

b) La valeur du matériel perdu et/ou le coût de la réparation des avaries subies par l'assistant au cours des opérations de désensablement proprement dites, la durée de celles-ci commençant, à moins d'une circonstance exceptionnelle, au moment de la remise de la touline et se terminant au moment où la touline est ou pourrait être larguée. Sera considérée comme circonstance exceptionnelle, par exemple, celle où le bateau assistant se trouvera, avant ou après la remise de la touline, dans la zone du danger, directement en rapport avec l'exécution de l'assistance;

c) L'indemnité de chômage correspondant exclusivement à la période d'immobilisation du bateau assistant pendant l'exécution des remplacements et/ou réparations visés ci-dessus;

d) Tout préjudice autre que corporel, subi par des tiers durant les opérations de désensablement, pour autant que l'assistant ait dû donner suite à des demandes d'indemnisation justifiées légalement.

2. En cas d'intervention d'un pousseur, les dispositions ci-dessus s'appliqueront par analogie.

Règle XXIV ~~Port~~ **Lieu de refuge**

~~1. — Lorsque, en dehors du cas mentionné à la Règle XXII, le batelier fait acte d'avarie commune en conduisant son bateau dans un port et/ou en y séjournant, seront exclusivement admis en avarie commune les frais d'entrée et de sortie, les frais de remorquage, les droits de port et les frais de gardiennage pour le bateau chargé.~~

~~2. — Toutefois, le fait pour un bateau de gagner un port et/ou d'y séjournner en raison de basses eaux ne justifiera pas d'admission en avarie commune.~~

1. *Sont admis en avarie commune les frais d'entrée du bateau dans un port ou un autre lieu de refuge suite à une crue, une débâcle de glaces, une baisse soudaine et brusque des eaux sur des voies navigables ou d'autres circonstances extraordinaires, occasionnés par la nécessité de gagner un port ou un autre lieu de refuge, d'y séjournner ou d'en sortir.*

2. *Si la crue ou la débâcle surviennent après l'entrée du bateau et de sa cargaison dans le port de déchargement et que le bateau doit quitter le port de déchargement avant d'avoir fini de décharger pour gagner un autre port sûr, ce deuxième port sera considéré comme lieu de refuge.*

3. *Si, par suite d'une crue ou d'une débâcle de glaces, le bateau ne peut poursuivre sa route et doit rester au port après avoir déchargé une partie de sa cargaison destinée à ce port, celui-ci est considéré comme lieu de refuge du bateau uniquement pour les marchandises destinées à d'autres ports.*

Règle XXV Convois

1. Est considéré comme convoi au sens de cette règle, un ensemble de bâtiments qui sont liés entre eux de telle façon que chaque bâtiment n'a, pour soi, pas de liberté propre de mouvement.
2. Lorsque des mesures sont prises dans le but de sauver d'un péril commun un et/ou plusieurs ou tous les bâtiments de convoi et leur cargaison, il sera fait application des Règles I à XXIV incluse. Un bâtiment du convoi ne se trouve pas en péril commun avec un autre bâtiment de ce convoi si par simple séparation de cet autre bâtiment il peut être mis en sécurité.
3. Dans le cas d'un péril commun, les Règles I à XXIV incluse seront appliquées tant au profit qu'à la charge des diverses parties intéressées aux bâtiments du convoi et à leur cargaison.
4. Pour le calcul des valeurs contributives et des admissions, les bâtiments sont assimilés au terme général de «bateau» et la totalité des cargaisons transportées dans les bâtiments, assimilée au terme général de «cargaison» et ceci dans le sens où ces mots sont utilisés dans les Règles I à XXIV incluse.

Règle XXVII Annexe aux Règles

1. *Les présentes Règles font l'objet d'annexes à moins que les parties n'en disposent autrement.*
 2. *Si les parties en conviennent, ou si les présentes Règles sont insuffisantes pour déterminer le type d'avarie ou le montant et la répartition des pertes admises en avarie commune, d'autres règles d'avarie commune et pratiques internationales de navigation commerciale sont annexées.*
-