



# Conseil économique et social

Distr. générale  
8 décembre 2010  
Français  
Original: anglais

---

## 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

###### Trente-huitième session

Genève, 16-18 février 2011

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

###### Règles paneuropéennes sur l'avarie commune

###### et sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure

## Proposition relative à des règles paneuropéennes sur l'avarie commune

### Communication de la Serbie

#### I. Mandat

1. À la cinquante-troisième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), la Serbie avait proposé à celui-ci d'envisager d'unifier les règles sur l'avarie commune en navigation intérieure à l'échelle paneuropéenne, dans le cadre de ses travaux sur l'harmonisation du cadre juridique applicable aux opérations de transport international par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/2009/11/Add.1). Donnant suite à cette proposition, le SC.3 avait invité la délégation serbe à examiner, avec l'Association internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR), la nécessité de formuler des règles paneuropéennes sur l'avarie commune, et éventuellement le processus d'élaboration de telles règles, et de rendre compte au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 28).

2. Après avoir consulté l'IVR à plusieurs reprises, le Ministère serbe des infrastructures propose ci-après une résolution spéciale ayant trait à des règles paneuropéennes sur l'avarie commune. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner cette proposition et, s'il le juge opportun, la renvoyer au SC.3.

## **II. Proposition relative à des règles paneuropéennes sur l'avarie commune**

3. Le Ministère serbe des infrastructures se réfère à la proposition qu'il avait soumise précédemment au SC.3 sur l'unification des règles sur l'avarie commune en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/2009/11/Add.1) et réaffirme sa position selon laquelle l'unification des règles sur l'avarie commune à l'échelle paneuropéenne et la confirmation de la nature contractuelle de ces règles présenteraient de nombreux avantages.
4. Le Ministère serbe des infrastructures réaffirme également son avis selon lequel des règles paneuropéennes sur l'avarie commune devraient être établies en s'inspirant des règles de l'IVR.
5. Par ailleurs, le Ministère estime que la nature contractuelle des règles qui seront élaborées devrait être expressément définie. C'est-à-dire que ces règles ne devraient être appliquées que si le connaissance ou le contrat de transport fait expressément mention de leur application, ou lorsque les Parties conviennent au préalable que les litiges liés à l'avarie ou aux frais seront réglés en appliquant les règles paneuropéennes sur l'avarie commune. Une disposition pourrait être introduite à cet effet, soit dans la règle XV des Règles d'avarie commune établies par l'IVR, soit dans la définition de l'avarie commune.
6. Pour ces motifs, le Ministère serbe des infrastructures présente, à l'annexe ci-après, un projet de résolution ayant trait aux règles paneuropéennes sur l'avarie commune.

## Annexe

### Règles paneuropéennes sur l'avarie commune en navigation intérieure

Résolution n° ...

(adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le ... octobre 201...)

*Le Groupe de travail des transports par voie navigable,*

*Rappelant* que l'harmonisation du droit privé pour faciliter le plein usage du transport par voie navigable en Europe était l'un des grands domaines stratégiques d'action énoncés dans la Déclaration ministérielle adoptée en 2006 à Bucarest par la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable,

*Reconnaissant* qu'il est nécessaire et souhaitable d'unifier les régimes juridiques régissant l'ensemble des grandes voies navigables européennes sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe,

*Constatant* le rôle important que joue l'unification de tous les aspects du droit de la navigation intérieure, dont l'institution des avaries communes fait partie intégrante,

*Reconnaissant* le rôle positif que jouent depuis longtemps les Règles d'York et d'Anvers dans le secteur de la navigation maritime,

*Conscient* que les Règles d'avarie commune de l'Association internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR) sont appliquées de longue date sur le Rhin et qu'elles ont en outre été largement adoptées par la communauté commerciale (propriétaires de bateaux et de cargaisons) et par les assureurs dans les pays riverains du Danube,

*Prenant en considération* la législation nationale des pays membres de la CEE ayant trait à l'institution des avaries communes,

*Recommande aux gouvernements:*

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 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 connaissance la clause suivante: «En cas d'avarie commune, les Règles d'avarie commune de l'IVR, édition 2006, s'appliquent.». Il sera fait référence à cette clause sous le nom de «clause d'avarie commune applicable à la navigation intérieure».

## Annexe

**Règles d'avarie commune IVR**, édition 2006**Table des matières**

Règle I	Avarie commune
Règle II	Dépenses substituées
Règle III	Influence de la faute
Règle IV	Exclusions
Règle V	Preuve
Règle VI	Admissions-bateau
Règle VII	Admissions-cargaison
Règle VIII	Admissions-fret
Règle IX	Admissions-intérêts
Règle X	Admissions-frais d'expertises, etc.
Règle XI	Devises
Règle XII	Valeurs contributives
Règle XIII	Expertises
Règle XIV	Obligation de fournir les informations requises
Règle XV	Établissement de la dispache
Règle XVI	Contestation de la dispache
Règle XVII	Traitement des dépôts en espèces et garanties
Règle XVIII	Échouement volontaire
Règle XIX	Renflouement d'un bateau coulé
Règle XX	Assistance par traction, etc.
Règle XXI	Allègement
Règle XXII	Hivernage
Règle XXIII	Conditions communes aux Règles XX, XXI et XXII
Règle XXIV	Port de refuge
Règle XXV	Convois
Règle XXVI	Véhicules routiers, conteneurs, palettes et modules de transport ou de chargement analogues

## Règle I

**Avarie commune**

Sont avaries communes les sacrifices et les dépenses raisonnablement faits et/ou encourus, en présence de circonstances extraordinaires, dans le but de sauver un bateau et sa cargaison d'un péril commun.

## Règle II

**Dépenses substituées**

Les frais nets, occasionnés par une mesure ayant évité des dépenses admissibles en avarie commune, seront admis en avarie commune à concurrence des dépenses ainsi évitées.

Seront considérés comme frais nets les débours provoqués par cette mesure substituée, déduction faite du montant de ceux qui auraient été normalement encourus.

## 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 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**

1. Les pertes ou dommages subis ou les dépenses encourues par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage, et tous dommages indirects quelconques, tels que la perte consécutive à une différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.
2. Est formellement exclue de l'avarie commune toute indemnisation pour pertes, dommages et frais résultant d'une atteinte à l'intégrité de l'environnement et notamment les frais nécessaires à la dépollution. Toutefois, les frais exposés pour la prévention ou la diminution d'une telle atteinte à l'intégrité de l'environnement seront rémunérés à condition qu'ils soient la conséquence d'une mesure d'avarie commune.

**Règle V**  
**Preuve**

La preuve qu'une perte ou une dépense doit être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission.

**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.
2. 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 ancrs 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.

3. Les toulines et les câbles d'accouplement seront admis pour leur valeur vénale.
4. 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.
5. Lorsqu'un bateau est à flot, aucune perte ou avarie causée par l'utilisation d'une ou de plusieurs ancrs ne sera admise en avarie commune.

**Règle VII**  
**Admissions-cargaison**

1. Le montant admissible en avarie commune pour dommage ou perte de cargaison sacrifiée sera le montant de la perte éprouvée de ce fait en prenant pour base la valeur CAF au dernier jour du déchargement du bateau ou à la fin du voyage, lorsqu'il se termine en un autre lieu que celui de la destination primitive.

2. Quand tout ou partie de la cargaison ainsi avariée est vendue et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur nette à l'état sain telle qu'elle est calculée dans le premier paragraphe de cette règle.

Règle VIII  
**Admissions-fret**

Le montant admissible en avarie commune pour le fret relatif aux marchandises sacrifiées et non acquitté par elles sera le fret brut perdu.

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.

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

Ce taux 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.**

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.

Règle XI  
**Devises**

Les dépenses seront admises dans la devise dans laquelle elles ont été effectuées. Cependant le transporteur obtiendra compensation dans sa monnaie nationale, à condition d'en avoir fait la demande dans le compromis.

Les admissions relatives aux marchandises seront exprimées dans la devise en vigueur au lieu et au moment de la fin du voyage. Le calcul des valeurs contributives devra se faire au cours de la date de la fin du voyage.

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.

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**

1. 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 XIV**  
**Obligation de fournir les informations requises**

Les intéressés à l'avarie commune fourniront au dispacheur et ceci dans un délai de six mois courant à partir de la date où il/elle en aura fait la demande, toute information et documentation requises par lui pour l'établissement de la dispache.

S'ils manquent à cette obligation, le dispacheur se procurera l'information nécessaire, qui fera foi jusqu'à preuve du contraire.

**Règle XV**  
**Établissement de la dispache**

Le batelier a le droit et, sur la demande d'un intéressé, l'obligation de faire établir la dispache par un dispacheur qualifié.

**Règle XVI**  
**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.

**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 XVIII

##### **Échouement volontaire**

Les dommages et frais résultant d'un échouement volontaire, même lorsqu'il constitue un acte d'avarie commune, ne justifieront cependant une admission en avarie commune que lorsque le bateau sera postérieurement remis à flot et reconnu raisonnablement réparable.

#### Règle XIX

##### **Renflouement d'un bateau coulé**

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.

#### Règle XX

##### **Assistance par traction, etc.**

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 XXI**  
**Allègement**

1. Lorsque la mise à terre ou le transbordement de tout ou partie de la cargaison constituera un acte d'avarie commune, ne seront admis en avarie commune que:

a) Les dépenses occasionnées par le déchargement, le séjour en bateaux-allèges ou à terre et le réembarquement de la cargaison allégée;

b) La valeur du matériel perdu et/ou le coût de la réparation des avaries subies par ces bateaux-allèges au cours de l'allègement;

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

d) Les avaries subies par le bateau assisté au cours de ces opérations;

e) Les pertes et avaries subies par la cargaison allégée, tant au cours de sa manutention que pendant son séjour à terre ou sur bateaux-allèges;

f) La prime de l'assurance éventuellement conclue.

2. Quand le bateau est allégé dans le cours normal du voyage, il n'y a pas avarie commune.

**Règle XXII**  
**Hivernage**

Les frais d'entrée et de sortie, les frais de remorquage, les droits de port, les frais de gardiennage pour le bateau chargé seront exclusivement répartis en avarie commune lorsque, en raison du gel, le batelier se voit contraint de chercher refuge dans un port intermédiaire. Il en sera de même pour les frais d'allègement ainsi que les dommages occasionnés par l'allègement, lorsque pour alléger le bateau, la cargaison doit être transbordée en tout ou partie en bateaux-allèges.

**Règle XXIII**  
**Conditions communes aux Règles XX, XXI et XXII**

1. Nonobstant les dispositions restrictives des Règles précitées, seront admissibles en avarie commune les indemnités qui auront été fixées par des décisions judiciaires ou arbitrales.

2. Toutes les dispositions prévues par ces mêmes Règles ainsi que celle précisée par le paragraphe 1 de la présente seront applicables, sans restriction, même lorsque les bateaux assistants et assistés appartiennent au même armateur ou propriétaire ou relèvent de la même gestion.

3. Les admissions prévues par ces Règles se limiteront aux pertes et avaries qui sont les conséquences directes de l'assistance, de l'allègement ou du remorquage.

4. Les admissions en avarie commune comprennent également la rémunération d'assistance dans la fixation de laquelle l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, tels qu'ils sont énoncés à l'article 13, paragraphe 1 b) de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, ont été pris en compte.

L'indemnité spéciale payable à l'assistant par l'armateur sous l'empire de l'article 14 de ladite convention, dans les conditions indiquées par le paragraphe 4 de cet article, ou d'une autre disposition de portée semblable ne sera pas admise en avarie commune.

Règle XXIV  
**Port 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 séjourner en raison de basses eaux ne justifiera pas d'admission en avarie commune.

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 XXVI  
**Véhicules routiers, conteneurs, palettes et modules de transport  
ou de chargement analogues**

1. Les véhicules routiers, conteneurs, palettes et modules de transport ou de chargement analogues sont considérés comme faisant partie de la cargaison au sens des Règles qui précèdent, quel qu'en soit leur propriétaire.
2. Par dérogation aux Règles VII et XII, les montants admissibles et les valeurs contributives pour ces véhicules routiers, conteneurs, palettes et modules de transport ou de chargement analogues seront basés sur leur valeur réelle au dernier jour de déchargement du bateau ou à la fin du voyage lorsque celui-ci se termine en un autre lieu que celui de la destination primitive.
3. Lorsque les expertises prévues à la Règle XIII 1 a) concernent également les véhicules routiers, conteneurs, palettes et modules de transport ou de chargement analogues, les dispositions correspondantes de la Règle XIII seront applicables.