

L'avarie commune : un défi juridique complexe

The general average: a complicated legal challenge

TOUITI MLY Hamid

Enseignant chercheur

Faculté des Sciences Juridiques Économique et Sociales-Ain Chock

Université Hassan II Casablanca

Laboratoire Droit Public et Relations Internationales

Maroc

ILZEEN Abdelaziz

Doctorant

Faculté des Sciences Juridiques Économique et Sociales-Ain Chock

Université Hassan II Casablanca

Laboratoire Droit Public et Relations Internationales

Maroc

Date de soumission : 14/02/2024

Date d'acceptation : 03/05/2024

Pour citer cet article :

TOUITI. M.H. & ILZEEN A. (2024) « L'avarie commune : une opération juridique complexe », Revue Internationale du chercheur « Volume 5 : Numéro 2 » pp : 50-67

Résumé

Cet article traite de l'avarie commune, une règle de droit maritime visant à partager équitablement les dépenses engagées pour le sauvetage en mer. Le processus de l'avarie commune est expliqué, ainsi que le règlement de la contribution des différentes parties impliquées dans cette aventure maritime.

L'article aborde à la fois les aspects théoriques et pratiques de l'avarie commune, notamment les conventions internationales de transport maritime, les documents requis pour la contribution à l'avarie commune, l'étude des cas jurisprudentiels et les défis liés à la complexité de la déclaration d'avarie commune.

L'émission de plusieurs connaissements dans le transport maritime est un défi majeur et une tâche lourde dans la déclaration de l'avarie commune sa contribution, notamment dans l'opération du groupage maritime.

Malgré l'existence des lacunes juridiques, l'avarie commune demeure un outil solide et utilisé pour résoudre les problèmes rencontrés dans l'expédition maritime. Cependant, certains préconisent l'annulation de cette règle et préfèrent recourir à l'assurance pour couvrir les différents intérêts impliqués.

Mots clés : L'avarie commune ; la contribution ; les dépenses ; les conventions internationales ; le transport maritime.

Abstract

This article discusses the "*general average*," a rule in maritime law that aims to fairly share the costs accrued for the common rescue of a ship and its cargo. The general average process is explained, as well as the settlement of contribution from different parties involved in this maritime adventure.

The article addresses both theoretical and practical aspects, including international conventions for maritime transport, required documents for contributing to general average, case law studies, and challenges related to the complexity of declaring general average.

The issue of multiple bills of lading in maritime transport is a significant challenge and a burdensome task in the declaration of the general average contribution, especially in maritime consolidation operations.

Despite legal gaps, general average remains a strong and useful tool for solving problems encountered in maritime shipping. However, some advocate for the cancellation of this rule and prefer to rely on insurance to cover the various interests involved.

Keywords : The general average ; the contribution ; the depenses ; the setlment ; the international conventions ; the maritime transport.

Introduction

Dans l'époque actuelle de la mondialisation, les échanges internationaux ont été développés grâce au transport maritime, qui est une activité encadrée et contrôlée à la fois au niveau nationale et internationale.

Le transport maritime est considéré l'un des secteurs cruciaux pour l'économie mondiale, permettant de transporter des marchandises à travers les océans du monde entier. Cependant, les risques associés à cette activité sont nombreux, notamment les accidents, les tempêtes, les pirateries et les vols. Lorsque de tels événements surviennent, ils peuvent causer des dommages aux marchandises transportées et au navire lui-même. C'est dans ce contexte que le concept d'avarie commune intervient.

L'avarie commune est une pratique ancienne dans le droit maritime international qui consiste à répartir les coûts des préjudices subis par la marchandise et le navire durant l'opération du sauvetage. Cette pratique repose sur un principe de solidarité entre les intervenants dans l'opération du transport maritime. Toutefois, l'application de l'avarie commune est souvent complexe et peut donner lieu à des conflits juridiques et financiers entre les parties impliquées. L'avarie commune, un principe ancien du droit maritime international, continue d'attirer l'attention des praticiens et des chercheurs du droit, suscitant des analyses détaillées de ses répercussions sur la pratique maritime. Adler, dans une étude approfondie, met en lumière l'importance de comprendre les prémices historiques de ce principe pour interpréter ses implications contemporaines (Adler, 2002). Cette attention constante portée aux traditions et aux évolutions du droit maritime exprime la conception qui soutient l'idée que « *la navigation maritime est devenue aussi sûre que les autres transports* » (Bokalli, 1996), soulignant ainsi la nécessité d'une analyse continue et contextuelle des pratiques maritimes dans un monde en évolution constante.

Dans une étude récente, les auteurs Adler et Kwon examinent les défis de l'application du concept de l'avarie commune dans le contexte international. Leurs recherches mettent en lumière les différences entre la pratique commerciale et les juridictions, soulignant la nécessité d'une approche harmonisée pour résoudre les litiges (Adler et Kwon, 2002).

Bokalli offre une perspective critique sur l'avarie commune, en mettant en question certains de ses principes traditionnels. Il met en évidence les défis liés à son application dans le cadre des réglementations modernes et propose des pistes pour son adaptation.

Définissons tout d'abord le sujet de notre article, le terme avarie semble être simple, mais il est complexe vu que les Anglais le définissent comme une perte « *Loss* »¹, pendant que les Français le considèrent comme le dommage qui peut survenir à un navire, un véhicule ou à une cargaison. L'avarie commune ne peut être traitée sans l'assurance maritime dont l'objectif est l'indemnisation des parties.

On remarque que la définition de l'avarie comporte le mot dommage et le terme « *Loss* » qui est utilisé dans la marine insurance act².

S'agissant des prémices de notre concept, les pertes survenues durant l'opération de transport maritime de marchandises incombent à ceux qui les ont initialement subies. De plus, la doctrine déroge à cette règle qui est apparue la première fois dans la loi Rhodienne, qui est l'ancienne loi des usages et recueils maritimes.

La lex rhodia de jactu présente le jet de la marchandise comme l'un des actes de salut commun dans l'aventure de l'avarie commune, qui est inclut dans la loi nationale des phéniciens, du Rhin, des Hollandais, des Allemands et de la Moselle.

Par conséquent, la création d'un code de l'avarie commune harmonisant les codes nationaux était dans l'objectif de dépasser les divergences et répondre aux réclamations des armateurs et des propriétaires.

Cette tentative d'harmonisation était l'origine de la première conférence internationale organisée sur le concept de l'avarie commune, et qui a pour vocation principale l'intégration du code international dans les lois nationales.

Les règles d'York ont été approuvés dans la troisième conférence organisée à York en 1864, qui ont connu un amendement en 1877 par l'ajout de la deuxième règle pour qu'elles deviennent les Règles d'York et d'Anvers.

Une nouvelle conférence s'est organisée à Liverpool en 1890 afin d'ajouter six nouvelles règles aux règles d'avarie commune, mais elles sont insuffisantes vu que les règles existantes ne couvrent pas les cas spécifiques. Puis, une autre conférence à Stockholm en 1924 pour l'ajout de nouveaux principes pour répondre aux cas non couverts par les règles numérotées.

¹ A loss which may be general (general average) or loss, which may be partial (particular average), cf. transports maritimes, lexique Anglais-Français, Nations Unies 1992, P. 19.

² Cf. les notes ci-dessous ainsi que les sections des marines insurance act Anglais.

Ainsi, l'avarie commune a été évoluée notamment après le « *Makis Agreement* ³ » et l'affaire ALPHA qui était une grande opportunité pour ajouter la règle paramount afin de mettre fin aux confusions relatives au caractère raisonnable et ses conditions.

Le dernier stade d'évolution est celui des règles de 2004 qui sont plus équilibrées par rapport aux versions précédentes. Cette base juridique n'a pas le caractère supplétif, mais elle peut faire l'objet des clauses insérées au sein du connaissance.

Comme l'avarie commune constitue un défi juridique pour les différentes parties au contrat de transport, le règlement de la contribution et son application est également compliqué notamment dans les expéditions en groupage maritime appelées Less Than Container Load (LCL).

A ce stade, la problématique qui se pose est la suivante : **À quel point la jurisprudence internationale permettrait l'application de la contribution de l'avarie commune face aux Règles d'York et d'Anvers ?**

Pour traiter cette problématique, nous avons suivi une méthodologie rigoureuse et qualitative qui nous a permis dans un premier temps, de traiter les principes fondamentaux relatifs à la contribution à travers les règles lettrées afin de d'avoir une base solide sur l'interprétation jurisprudentielle existante. Ensuite, elle nous a aidé dans l'analyse des cas jurisprudentiels rendus par les tribunaux internationaux en s'appuyant sur les règles numérotées de l'avarie commune.

Ainsi, nous avons enrichi notre analyse avec des cas sélectionnés et pertinents afin de nous fournir des situations concrètes sur l'application du règlement de cette aventure maritime.

Pour remédier à cette problématique, nous allons faire une analyse juridique sur les dispositions des Règles d'York et d'Anvers et les conventions internationales de transport maritime, ainsi, analyser la jurisprudence internationale relative à l'application de la contribution de l'avarie commune.

1. L'analyse juridique de l'avarie commune.

L'analyse de l'avarie commune au niveau international nécessite l'interprétation des Règles d'York et d'Anvers qui se différent des autres lois et des conventions internationales de transport, parce qu'elles n'ont pas un caractère impératif et sont considérées moins marquées. Elles sont introduites par la règle paramount et la règle d'interprétation.

³ Vlassopoulos contre British & Foreign Marine Insurance Co, 1928 31 L1 Lloyd's Report 313.

Ces règles sont composées des règles lettrées qui concernent les conditions générales et les règles numérotées qui se réservent aux conditions spécifiques.

Afin d'interpréter les Règles régissant l'avarie commune, il est important de faire une analyse juridique des règles lettrées (1.1.) et des règles numérotées (1.2.), cela est dans l'objectif de savoir l'opération de l'avarie commune et le règlement de sa contribution.

1.1. L'analyse juridique des règles lettrées des règles d'York et d'Anvers

Les règles lettrées (A-G) de l'avarie commune constituent les principes larges et représentent la base juridique prise en considération par le tribunal afin de déterminer si la situation rencontrée est qualifiée d'avarie commune ou non.

La règle A présente les conditions nécessaires pour l'avarie commune qui sont comme suit : l'acte de l'armateur pendant l'aventure maritime qui doit faire l'objet d'une dépense extraordinaire, il doit être raisonnable et intentionnel, il doit faire l'objet d'un sacrifice dont l'objectif est le salut commun des marchandises dans le voyage.

La règle B traite le remorquage qui est un acte relatif au sacrifice extraordinaire, cette activité est exécutée par une société sauvetage qui remorque le navire en le tirant ou le poussant jusqu'au port de relâche. Elle indique aussi que si un navire se trouve en danger face à un ou plusieurs autres navires, il peut se détacher pour chercher sa propre sécurité. Cependant, si l'incident est considéré comme un acte d'avarie commune, l'aventure doit continuer jusqu'à ce que le navire atteigne le port de refuge.

La règle C concerne la conséquence qui a directement causé l'avarie commune. Les dépenses et les dommages associés à cet événement seront considérés comme faisant partie de l'avarie commune, à moins qu'ils ne soient liés à un préjudice environnemental ou à une dépense relative à une assistance contre la pollution.

En ce qui concerne la règle D, si les frais et les dépenses extraordinaires ont été engagés en raison de l'erreur d'une partie impliquée dans l'expédition, elle devra être poursuivie en recours pour contribution à l'avarie commune.

Le premier paragraphe de la règle E stipule que la partie responsable de la perte ou du sacrifice est celle qui doit prouver son admissibilité. Le deuxième paragraphe précise que la partie réclamant l'admission de la perte en avarie commune doit informer l'expert répartiteur un an après la fin de l'avarie commune. Quant au troisième paragraphe, il indique que l'autre moyen pour la partie réclamant l'admission en avarie commune est de fournir des justificatifs prouvant

que les pertes ou les sacrifices ne sont pas sujets à une contribution au répartiteur dans les douze mois suivant leur demande.

La règle F traite les frais supplémentaires associés au remorquage du navire, qui seront également considérés comme une avarie commune. Cette règle couvre les dépenses de remplacement. De plus, les règles numérotées X et XIV fournissent des exemples d'application de cette règle.

Quant à la règle G, son premier paragraphe énonce que l'objectif principal de la contribution à est d'estimer les dommages. Elle explique dans le deuxième paragraphe que la question de savoir où le règlement doit être établi et qui doit contribuer n'affecte pas sa décision. En l'absence d'un accord spécifique, le dispatcheur établit la dispache selon les règles de son propre système juridique. Le troisième paragraphe souligne que la contribution aux avaries communes pour la marchandise ne doit pas dépasser la dépense réexpédiée aux intérêts cargaison.

Après avoir traité dans une première section les règles lettrées de l'avarie commune, nous allons faire une analyse juridique des règles numérotées dans une seconde section.

1.2. L'analyse juridique des règles numérotées de l'avarie commune

Il y a un total de 23 règles numérotées dans les Règles d'York et d'Anvers, allant de la règle I à la règle XXIII.

La règle I stipule que toute marchandise qui n'est pas destinée au commerce ne peut être jetée à la mer et ne peut pas être incluse dans la contribution, pendant que la règle II énonce simplement une évidence déjà répétée dans les codes nationaux depuis le Moyen Âge, à savoir les dommages causés par le jet ou les mesures prises pour le réaliser entrent en avarie commune. La règle III aborde l'incendie du navire, qui peut toucher à la fois le navire et la cargaison. Si la submersion du navire est nécessaire pour éteindre l'incendie, les dommages résultant de cette mesure seront considérés comme admissibles. En outre, aucune contribution ne sera exigée si la cause du dommage est la fumée de l'incendie ou sa chaleur. En ce qui concerne la règle IV, elle stipule que si la destruction d'un objet à l'intérieur du navire entraîne une perte dans l'une de ses parties, cela doit être inclus dans la contribution. Enfin, la règle V énonce que les préjudices subis par un navire échoué sur la côte après un acte intentionnel et volontaire du capitaine dans le but de sauver l'équipage et les biens communs seront admis comme un événement maritime.

Quant à l'assistance du navire selon la règle VI, la partie qui a réglé les frais d'assistance sera débitée en proportion de la partie qui a payé les frais liés à l'avarie commune. Tout dommage à

l'environnement survenant lors de l'aventure maritime sera inclus dans l'indemnité d'assistance selon la règle VII. Cependant, si le navire n'est pas échoué en raison d'un dommage causé par ses appareils, le préjudice ne sera pas considéré comme une avarie commune.

La règle IX traite du remplacement de combustible du navire pour le salut commun en cas de danger, et sa valeur sera déduite du montant de combustible utilisé pour continuer le voyage.

La règle X s'applique lorsqu'un navire doit se déplacer du port de refuge à un autre port pour décharger la marchandise ou faire la réparation. Si les frais de manutention au cours de l'accostage du navire au port sont inclus dans la contribution, les frais accessoires tels que l'assurance et le stockage le seront également. Cependant, si le navire ne continue pas le voyage, les frais de stockage et d'assurance ne seront pas considérés comme une avarie commune.

La règle XI concerne l'entretien et le salaire de l'équipage pour l'acheminement du navire au port de refuge, qui seront considérés comme une avarie commune selon la règle XI si les frais encourus résultent d'une prolongation du voyage pour le remorquage du navire vers le port de refuge. Alors que la règle XII stipule que les préjudices subis, les différentes dépenses telles que le combustible et l'approvisionnement seront pris en compte si leur coût est également admis, lorsque le déchargement de la cargaison peut causer un dommage.

La règle XIV traite de la poursuite du voyage ou de l'acheminement du navire vers le port de refuge ou d'escale lorsque le navire subit un dommage, et la perte de fret qui en résulte est considérée comme une avarie commune. De plus, les dépenses encourues doivent être soustraites du montant du fret qui n'est pas exposé au sacrifice.

La règle XVIII précise que le coût de la réparation du navire ou de ses appareils et la dépréciation engendrée par un tel dommage seront considérés comme une avarie commune. La règle XIX limite les tentatives de déclaration erronée de la valeur de la marchandise. La règle XX traite de la vente de la marchandise par son propriétaire en cas de crise financière, qui est considérée comme une avarie commune, ainsi que les frais d'assurance. Les règles XXI et XXII portent sur les intérêts relatifs aux sacrifices et le traitement des dépôts en espèces, respectivement, qui constituent une garantie pour le règlement de l'avarie commune et les frais supplémentaires encourus pendant le voyage. Enfin, la règle XXIII définit une période de 12 mois pour contester le paiement de la contribution.

2. L'analyse jurisprudentielle de l'avarie commune

Dans cette section, nous nous concentrerons sur l'analyse de la jurisprudence liée à l'avarie commune. Cela comprendra un examen des règles lettrées et numérotées, qui sont les normes

internationales les plus largement reconnues pour l'ajustement de l'avarie commune. Les règles lettrées se réfèrent aux principes de l'avarie commune qui sont basés sur le droit commun et l'équité, tandis que les règles numérotées fournissent des directives spécifiques pour l'application des principes de l'avarie commune. Nous examinerons de plus près la jurisprudence entourant les règles lettrées (2.1.). Après, nous explorerons la jurisprudence entourant les règles numérotées (2.2.).

2.1. L'analyse jurisprudentielle des règles lettrées

D'après une décision de la cour suprême du Canada de 18 octobre 1972 et dans le cadre des règles régissant l'avarie commune de 1950, une marchandise est transportée entre le Canada et l'Italie avec deux contrats de transport international maritime appelé communément « *le connaissance* » qui couvre deux cargaisons. Il a fait l'objet d'un appel entre le propriétaire et le fréteur du navire le condamnant à l'indemniser le montant du préjudice subis par la cargaison. Cette marchandise a été chargée dans les différentes cales à bord du navire. Elle doit être transportée et livrée dans un bon état apparent jusqu'au stade de chargement Sorel.

Par contre, le navire n'a pas réussi atteindre le port de chargement vu qu'il s'est échoué à Louzon dans l'attente de sa réparation à Lévis. Par conséquent, les appelants ont été condamnés parce qu'ils ont mélangé la marchandise dans les cales, ce qui a engendré sa détruite.

Le propriétaire de la marchandise s'est basé sur l'innavigabilité du navire qui était la cause principale de l'échouement du navire, mais également l'absence d'un lien de causalité entre ces deux éléments.

Selon la clause stipulée dans la charte partie, les règles de 1950 qui doivent être assujetties dans ce cas où le capitaine a pris une décision de décharger une marchandise dont la vocation principale est de préserver le navire et la marchandise, à cause de l'échouement qui a rendu cette opération obligatoire.

La règle C stipule : « *seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune* », alors que la règle D de l'avarie commune précise que la contribution sera payée sans savoir à qui incombe la faute, tout en gardant le recours contre le responsable.

Le capitaine agit selon une autorisation des ayants droit à la marchandise et les armateurs dans l'acte de l'avarie commune,

Les appelants n'ont pas considéré que le dommage subi soit la conséquence de l'acte de l'aventure maritime selon la règle E qui précise : « *la preuve qu'une perte ou une dépense doit effectivement être admise en avarie commune incombe à celui qui réclame cette admission* ».

L'ayant droit est la partie qui demande les dommages et intérêts pour le non-respect des dispositions du contrat de transport par l'armateur et non pas pour son acte d'avarie commune, cependant, il est admis que la marchandise a subis des dommages au cours de sa manutention à Lévis.

La cargaison qui était des fontes en gueuse de différentes qualités a été chargée et a été mélangée, tandis que l'ayant droit a demandé son chargement dans des cales séparées, ce qui n'est fait et a entraîné des dommages, il a été constaté que la cargaison a subi des dommages et que le chargement a été partiel, de ce fait, les appelants ont conservés leurs marchandises séparément, par conséquent, ils ont violés leur obligation contractuelle suite aux circonstances attestées dans le connaissement et la charte partie, qui est la livraison de la marchandise à Gêne en bon état apparent.

Toutes les parties doivent contribuer à l'avarie commune selon la décision du capitaine afin de supporter toute perte résultant d'un sacrifice extraordinaire ou d'une dépense dont la finalité est de sauver le navire et la marchandise. Le capitaine n'a pas constaté que la dépense ou le sacrifice ne constitue pas un acte raisonnable.

Par conséquent, les appelants sont appui sur la règle XII de l'avarie commune qui prévoit : « *Le dommage ou la perte subi par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage seront admis en avarie commune lorsque les coûts respectifs de ces opérations seront admis en avarie commune et dans ce cas seulement* ». Selon eux, cette règle doit être admise, parce que toute perte ou tout dommage sont subis par la cargaison dans cette aventure maritime.

Le juge a considéré selon la règle D que la procédure n'a aucune relation avec le droit de quelconque partie dans l'exercice d'une action contre une des parties à cause d'un dommage subis et dont elle a le droit de recours.

Le juge s'est appuyé sur un jugement rendu par le juge pearson dans la question de la faute d'une partie ou plusieurs, dont la vocation est de simplifier l'opération et la procédure de l'avarie commune et son règlement, mais également la question de connaitre qui va remédier à ce problème, est-ce l'arbitrage ou le tribunal ? Car elle dépasse le cadre de cet événement.

En outre, l'expert répartiteur appelé également le dispatcheur doit accorder un taux de contribution définitif à la fin de la procédure de l'avarie commune afin d'exécuter le règlement.

Concrètement, la Règle D prévoit le droit de réclamation dans sa première partie et ne préjuge pas des recours éventuels, alors qu'elle montre dans sa deuxième partie que la partie X doit régler la contribution de l'avarie commune à la partie Y malgré le recours contre elle dans le cas où l'incendie est à cause de sa faute. En outre, la deuxième partie a l'effet d'une réserve ou de dérogation, parce que les droits prévus dans la première partie peuvent faire l'objet de modification ou d'annulation par les recours, c'est pourquoi ils sont nommés des droits (prima facie).

Le tribunal se fonde sur la règle C pour considérer les pertes admises en avarie commune. En outre, le dommage subis est à cause de la négligence du capitaine et de son équipe pour l'exécution de la procédure et non pas un résultat direct de l'avarie commune.

Le juge Lord Denning dans un arrêt, a conclu que l'impact direct est celui qui découle de l'acte d'une manière interrompue tandis que la conséquence directe est celle qui découle quand elle est interrompue par une cause distincte et extérieure.

Cet appel repose sur la question de fait dont l'objectif est de savoir si le préjudice est subi à cause d'une négligence, parce que le capitaine n'a pas utilisé de ses moyens pour protéger la cargaison et éviter son mélange au port de Lévis malgré son obligation qui consiste à l'avoir gardée séparée.

Selon ses propos, le capitaine a confié la manutention et le déchargement aux experts sans exercer l'obligation de surveillance, alors que ces experts ont conclu que le préjudice subi est cause de la négligence du capitaine et les experts qui ont été chargés de la manutention et du déchargement quand le navire se trouve dans un état où il n'est apte à naviguer.

Le propriétaire demande une compensation sur le préjudice subi à sa cargaison dans le contrat de transport et non pas dans le cadre de l'avarie commune. Pendant que l'appelant fait partie de cet événement maritime doit prouver que le préjudice est la conséquence de l'avarie commune. Toutefois, l'interprétation accordée est appuyée sur la Règle E. de ce fait, le juge a constaté que le capitaine et son équipe ont commis le préjudice qui est la conséquence de l'acte d'avarie commune, vu qu'ils ne peuvent pas se décharger de la preuve.

Ainsi, la cour a considéré que les frais de manutention à Lévis étaient un impact direct d'avarie commune. Par conséquent, la négligence indépendante du capitaine et de son équipe est la cause principale du préjudice, c'est pourquoi elle ne peut pas être attribuée à l'acte de l'avarie commune.

2.2. L'analyse jurisprudentielle des règles numérotées

2.2.1. L'interprétation des règles X, XI et XIV par la Chambre des Lords du 21 avril 1994 :

En Novembre 1985, le navire Bijela s'est échoué après son départ du port de Rhodes Island en route vers Kandla en Inde. Il a ensuite réussi à atteindre Jamestown. Le navire a subi des réparations dans le port de Jamestown afin de continuer son voyage.

L'armateur plaigne en se prévalant de l'avarie commune et demande le règlement de la contribution en faveur des intérêts cargaison en ce qui concerne les différentes réparations effectuées selon la Règle XIV de 1974.

L'armateur a considéré qu'il faut faire une réparation définitive à New York au lieu d'une réparation provisoire à Jamestown dans l'objectif d'économiser 500 000 dollars en plus des frais de déchargement et de chargement qui sont admis dans la contribution selon la Règle X b) et c). Cela pour contribuer à la baisse de la contribution pour les intérêts cargaison, qui contestent la faite d'effectuer des réparations qui ne sont pas définitives dans un autre port autre que celui du New York, parce que la réparation définitive ne serait pas admise en avarie commune, parce qu'il y'a une autre option qui va permettre au navire de continuer son voyage. Le juge a invoqué les Règles X, XI ainsi que le second paragraphe de la Règle XIV pour justifier l'admission des coûts d'entrée au port de Jamestown en tant que port de refuge dans le cadre de l'avarie commune. Par conséquent, la question qui se pose est celle de l'admissibilité des frais de réparation. Le jugement de la Chambre des Lords, rendu le 21 avril 1994, a été en faveur de l'armateur. De plus, elle a constaté que si les réparations qui sont nécessaires pour continuer le voyage n'avaient pas été faites à Jamestown, cela va entraîner des frais beaucoup plus importants dues au remorquage du navire jusqu'au port de New York. En outre, la décision de l'armateur était en faveur des intérêts cargaison.

La Chambre a conclu qu'il faut combiner les Règles X et XIV qui prévoient que les dépenses et les frais exposés pour continuer le voyage jusqu'au port de New York devraient être admis en avarie commune à condition qu'ils ne dépassent pas les frais de réparations définitives.

2.2.2. L'interprétation des Règles X, XI, XIV et XXI de 1974 selon la Cour d'appel d'Aix-en-Provence du 13 Mars 2002 :

Dans cette affaire, une cargaison était en transit à bord d'un porte-conteneurs nommé « *LE GUYANE* », voyant son trajet aller du Brésil à la Guyane en direction de la France et des Pays-

Bas. Cependant, en raison d'une panne de la machine du navire, celui-ci a été dévié vers Lisbonne sur décision du capitaine, dans le but de protéger les droits des parties de la cargaison et du navire.

La réparation de la panne n'a pas été confiée au chantier naval portugais ; plutôt, le navire a été remorqué vers le port de Rotterdam où la cargaison a été déchargée. Ensuite, le navire a été remorqué vers Dunkerque pour la réparation de la machine.

L'affrètement et l'armateur ont intenté une action contre les compagnies d'assurance afin d'avoir l'accord sur le règlement d'avarie commune conformément aux règles en vigueur, et déclarer ce règlement opposable aux sociétés concernées.

Le tribunal de Marseille a rejeté leurs demandes en raison de la cause du sinistre attribuée à l'utilisation de combustible contaminé par l'eau salée, un défaut détectable et donc considéré comme une défaillance de l'armateur dans son obligation de la navigabilité du navire.

Ils ont interjeté appel, soutenant que la diligence imposée à l'armateur est considérée comme une obligation de moyens, et que l'incident survenu en fin de voyage était causé par une pollution non identifiée. Ils affirment que la décision prise pour effectuer la réparation temporaire en utilisant les réserves à bord était justifiée, étant donné que le navire avait perdu toute capacité de propulsion alors que les conditions météorologiques se détérioraient dangereusement, et que ce type d'intervention est couramment accepté en cas d'avarie commune.

Pour l'intérêt commun du navire et de la cargaison, l'armateur a pris la décision de dérouter le navire sur le port le plus proche qui est de Lisbonne, notamment que les moyens de bord ne sont pas suffisants pour la réparation de la machine, ce qui est l'origine de l'appel au port de refuge. Toutefois, les circonstances de fait qui ont fait l'objet de la décision de l'armateur ne sont pas contestés par la Cour d'appel qui les a estimés.

La Cour déduit que les frais engagés pour la réparation de la panne au niveau de la machine ne concernent pas la Règle XIV qui est relative aux réparations provisoires contrairement à l'avis du dispatcheur. Les dépenses encourues seront admissibles lorsque le navire entre dans le premier port après l'avarie commune conformément à la Règle X.

Quant au remorquage jusqu'au port de refuge pour la réparation, l'expert-répartiteur conclut que cette décision est déconseillée à cause de la liquidation judiciaire, des conditions financières et des garanties techniques des chantiers de Lisbonne.

L'armateur a démontré que le choix du chantier Portugais est à cause des circonstances extérieures qui l'ont imposé. Dans ce sens, c'est la Règle X qui doit s'appliquer.

En conséquence, la Cour d'appel a conclu que les appelants ont restreint l'intérêt de la contribution à un taux de 7% pour chaque an à partir du mois juin jusqu'au mois de septembre 1995 conformément à la Règle XXI de l'avarie commune.

Conclusion

Pour conclure, nous voulons rappeler dans notre article que les règles d'avarie commune n'est pas une convention internationale à caractère impératif, elles ne sont pas considérées un véritable code international qui va régler le problème relatif à l'application de la contribution à l'avarie commune.

En outre, l'international law association n'a pas encore terminé son travail et ses observations quant à l'avarie commune, mais elle cherche la possibilité d'uniformiser et d'harmoniser les règles existantes afin de leur donner l'image d'un système juridique complet.

Notre concept étudié dans cet article qui est l'avarie commune est une notion qui est relative seulement au droit maritime, qui est considérée une branche autonome détachée du droit civil, c'est pourquoi elle a ses propres règles d'application.

Ce concept présente une grande lenteur dans sa procédure par sa complexité technique, en l'occurrence, la présentation de la déclaration de l'armateur, les documents à remplir par les ayants droit à la marchandise comme l'average bond et l'insurer's average bond, les assureurs intervenants dans l'opération, le calcul des masses débitrices et créancières pour déterminer le taux de contribution provisoire, mais également dans l'émission du dispache par l'expert chargé de l'opération. C'est pourquoi la problématique traitée en deux volets importants. Le premier volet consacré à la théorie et l'analyse des règles régissant l'avarie commune, et le deuxième volet qui concerne l'analyse jurisprudentielle avec des cas concrets et les solutions accordées par le juge.

Le résultat de notre étude dans cet article nous montre trois points essentiels : le premier point réside dans le fait que les conventions internationales du transport international maritime, à savoir la convention de Bruxelles de 1924 et celle de Hambourg de 1978 n'ont pas donné une grande importance dans ses règles pour remédier aux questions posées par l'avarie commune. Le deuxième point est celui de la marchandise expédiée en groupage maritime qui est également concernée par l'avarie commune. Le troisième point c'est que les Règles régissant l'avarie commune ne prévoient pas dans quel port sera réglée la contribution de l'avarie commune, et les détails y relatives.

Dans le cadre de cet article, nous avons pu analyser les règles lettrées et celles numérotées de l'avarie commune, mais également la jurisprudence internationale dans la matière afin de bien cerner notre problématique relative à l'application de la contribution à l'avarie commune.

Cette recherche avait des implications managériales et scientifiques à savoir :

Sur le plan managérial, notre étude souligne l'importance de comprendre la contribution à l'avarie commune et ses nuances quand on parle des interactions avec les règles du transport maritime, afin d'aider les acteurs dans le domaine du droit maritime à prendre des décisions éclairés et efficaces.

Sur le plan scientifique, notre étude va être un apport académique qui va permettre l'application des principes juridiques dans le contexte complexe du droit maritime, en mettant l'accent sur les lacunes existantes et les défis rencontrés dans le remède à notre problématique.

Notre recherche ouvre la piste pour des perspectives futures, telles que l'exploration de l'impact des décisions rendues par les tribunaux internationaux dans le cadre de l'avarie commune, l'adaptation de l'avarie commune avec les avancées technologies et les nouveaux défis.

Il faut bénéficier des codes internationaux précédents, parce qu'ils ont besoin d'être complétés pas la jurisprudence, cela dans l'objectif de savoir le sens exact des articles et arriver à une interprétation et une compréhension universelle de la législation de ce concept.

La vocation principale est l'uniformisation de l'institution de l'avarie commune, de façon qu'elle soit uniforme partout dans le monde, parce que l'inspiration du juge de sa loi nationale pour l'interprétation de l'avarie commune va nous mener vers une compréhension différente des autres juges, de cette façon l'application sera également différente, et c'est là qu'on peut voir le rôle important de la jurisprudence qui vient pour compléter le manque juridique et combler les lacunes existantes.

Le connaissement ou le titre de transport maritime mentionne une clause relative à l'avarie commune dans ses conditions spécifiques, cette dernière montre dans quel port choisi par le transporteur la contribution doit être ajustée et réglée selon les règles d'York et d'Anvers de 1994. L'avarie commune a évolué, mais en faveur des armateurs et non aux chargeurs, ce qui a créé un abus notamment avec la création du nouveau concept appelé « *avarie commune artificielle* », par l'admission des frais relatifs aux réparations de la période d'attente dans le port de refuge, les frais d'entretien et les salaires de l'équipage, ce qui a abouti à une polémique entre la partie qui veut abolir ce concept et une autre veut le maintenir et le préserver.

La version des règles de 2004 n'a pas ajouté des nouvelles modifications, malgré l'actualité du problème soulevé relatif au nouveau concept de l'avarie commune artificielle. Cela peut se voir

dans l'amendement limitée des règles relatives aux intérêts cargaison. En outre, la gestion de l'opération de l'avarie commune par le dispacheur est compliquée dans le cas de plusieurs connaissements dans un voyage.

En revanche, nous posons la question sur la partie qui va supporter les frais financiers relatifs à cet incendie dans l'absence de l'institution de l'avarie commune.

Ainsi, le coût élevé de la gestion administrative de l'avarie commune pousse les assureurs corps à insérer des clauses d'absorption lorsque les frais engagés ne sont pas de grande importance. Toutefois, les conventions de transport international maritime exonèrent le transporteur maritime de la faute nautique à l'exception de la convention de Hambourg de 1978. De ce fait, l'institution de l'avarie commune aura une grande chance de se maintenir.

Ainsi, notre recherche a apporté une valeur ajoutée au champs scientifique et disciplinaire vu que le sujet abordé constitue un cas compliqué dans le droit maritime par la lourdeur et la lenteur de sa procédure, et des contributions significatives dans la manière dont la jurisprudence traite notre problématique relative à l'application de la contribution à l'avarie commune.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

- **Bokalli V-E.** (1996). « L'avarie commune : réflexion critique sur une institution traditionnelle du droit maritime », DMF, p : 355.
- **Bonnecase J.** (1923). « Traité de droit commercial maritime », Sirey, p : 760.
- **Bousquet A.** (1906). « Etude sur les Règles d'York et d'Anvers et la Règle d'Anvers de 1903 » thèse Montpellier, pp : 204
- **Kossi A. & Thoo F.** (2003). « Le règlement contentieux des avaries de la phase du transport maritime en droit comparé entre Allemagne et la France avec le droit substantiel du Bénin, de la Côte d'Ivoire et du Nigéria », Band 39, LIT, p : 7.
- **Rodière R. & Pontavice E.** (1997). « Droit maritime », Précis Dalloz, 12ème édition, p : 612.
- **Rodière R. & Lureau P.** (1973). « Traité général de droit maritime, événements de mer, l'avarie commune », Dalloz, pp 488-489.
- **Tetley W.** (2003). « General Average now and in the future », Liber Amicorum Roger Roland, Larcier, p : 39.

REVUES JURIDIQUES :

- Bulletin des Transports et de la logistique
- Droit Maritime Français
- JurisClasseur Transport, Avaries communes
- La Gazette de la Chambre, n° 8, automne 2005
- Lamy Transport, tome II, 2009 – Avaries communes
- LamyLine Reflex, Modification des Règles d'York et d'Anvers
- Revue Scapel / Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports

ARTICLES :

- **Burglass J.** (1981). « Marine insurance and general average, Artificial general average."
- **Harrel-Courtès H.** (1968). « Le nouveau droit français de l'assurance maritime et des

événements de mer." Édition de l'Argus.

- **Hudson, N.** (2000). « Let's be realistic." CMI yearbook, pp. 314-324.
- **Parenthou, R.** (1995). « Les nouvelles Règles d'York et d'Anvers 1994." Revue Scapel de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transport, 106.
- Parenthou, Roger. (1994). « Réflexion autour de l'avarie commune avant le « lifting » de 1994. « Revue de Droit Français Commercial, Maritime et Fiscal.
- Parenthou, Roger. (2001). « Les problèmes d'avarie commune." Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, pp. 166-169.
- Tassel, Yves. (2000). « La spécificité du droit maritime." Académie de Marine.
- Waltons & Morse LLP – Bulletins. « General Average – Where can Average Bonds and Guarantees be enforced?"

<http://www.waltonsandmorse.com/Bulletins2.jsp?bulletinID=3>

SITES INTERNET:

- BIMCO Special circular, Standard General Average Absorption Clause, <http://www.bimco.dk> (consulté le 10/09/2023)
- Fédération Française des Sociétés d'Assurances, Transport de marchandises par voie maritime, <http://www.ffsa.fr> (consulté le 11/09/2023)
- Loi n° 67-545 du 7 juillet, Loi relative aux événements de mer, http://www.ddbd.com/Codes/loi67-545_Evenements-Mer.html (consulté le 08/10/2023)
- Milgram et Cie Ltée, Déclaration d'avarie commune sur le navire « APL PERU V028 », <http://www.milgram.com/milgram/fr/news/article?id=4482> (consulté le 03/12/2023)
- The Association of Average Adjusters, <http://www.average-adjusters.com> (consulté le 25/12/2023)
- WK Webster, Salvage, <http://www.wkwebster.com/general/salvage0.htm> (consulté le 13/01/2024)