

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

**Objet de la Clause :** Ajustement des règles d'avarie commune

**Catégorie :** Réglementation Internationale (privée)

**Numéro :** **Date :** 1994

**Pays d'origine :** International **Emetteur :** Comité Maritime International

### **Commentaires :**

Le principe de l'avarie commune pose que, confrontées à un péril susceptible d'entraîner leur perte collective, les propriétés corps et cargaison engagées dans une même aventure maritime doivent supporter, à proportion de leurs valeurs finalement sauvées, les dépenses et les sacrifices exceptionnels raisonnablement encourus pour permettre leur salut.

Parmi les illustrations les plus évidentes de ce principe, sont à citer :

- la perte par jet à la mer d'une partie de la cargaison pour alléger un navire échoué et permettre ainsi son renflouement ;
- les dommages occasionnés au navire et à sa cargaison par l'eau déversée pour éteindre un incendie.

L'antiquité phénicienne avait déjà énoncé ce principe qui a été intégré, au fil des temps, par les législations des principales nations maritimes.

A l'exception de certains grands courants de navigation fluviale (Rhin, Danube, Parana...) son application est demeurée strictement limitée au seul domaine maritime.

### **L'ADOPTION DES REGLES D'YORK ET ANVERS**

Dans la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, en conséquence du développement considérable du transport maritime et de son internationalisation de plus en plus prononcée, le besoin s'est fait jour, pour éviter d'insolubles conflits, de surmonter les divergences apparues dans les différentes législations et pratiques nationales susceptibles de pouvoir s'appliquer à un même voyage et donc à une même avarie commune.

C'est ainsi qu'est née l'idée de rédiger un code international de l'avarie commune qui a été concrétisé à l'occasion de Congrès réunissant juristes et praticiens tenus à YORK (1864) puis à ANVERS (1877).

L'insertion par les Armateurs dans les connaissements et les chartes-parties des Règles ainsi adoptées s'est très rapidement généralisée et à rendu quasi universelle leur application.

### **LA MISE A JOUR DES REGLES D'YORK & D'ANVERS**

Pour tenir compte des évolutions constantes du transport maritime, de ses techniques et des marchandises qu'il concerne, les REGLES D'YORK & D'ANVERS, sur initiative de l'INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION (I.L.A.) puis du COMITE MARITIME INTERNATIONAL (C.M.I.) ont été remaniées et complétées en 1890, 1924, 1950, 1974, 1990 et 1994.

La dernière mise à jour, notamment, a bénéficié d'un large consensus dans la mesure où elle a été adoptée à la Conférence du C.M.I. à SYDNEY en septembre 1994 après concertation approfondie avec, entre autres, la CONFERENCE DES NATIONS UNIES POUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT (C.N.U.C.E.D.), l'INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURERS (I.U.M.I.), l'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DISPATCHEURS EUROPEENS (A.I.D.E.) ainsi que l'INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS.

### **L'AVARIE COMMUNE ET L'ASSURANCE**

Les dommages et dépenses qui sont admis en avarie commune le sont parce qu'encourus pour permettre le salut commun, c'est à dire pour éviter la perte totale de l'ensemble des biens en risque dans l'aventure maritime.

Dés lors, il est justifié que l'assurance, tant corps que facultés, garantisse :

- non seulement le remboursement de ceux de ces dommages et dépenses supportés par les objets assurés eux-mêmes ;
- mais également la contribution des objets assurés à l'avarie commune et ce quand bien même ces objets, bénéficiant du sacrifice d'autres objets, parviennent totalement indemnes à destination.

De plus et selon l'imprimé du 30 juin 1983 (paragraphe 3 - article 6), les assureurs facultés français ont accepté - consacrant ainsi une pratique progressivement instaurée depuis une vingtaine d'années - de se substituer à l'assuré pour émettre les garanties d'avaries communes et d'assistance sans lesquelles les biens assurés ne peuvent être délivrés à leurs destinataires.

Compte tenu, en effet, de la complexité de leur établissement, les règlements d'avaries communes sont, le plus souvent, déposés plusieurs années après le sinistre rendant indispensable, pour sécuriser leur exécution ultérieure, la collection, à la fin du voyage, d'engagements sous forme de dépôt provisoire, de garantie personnelle d'assureurs à la solvabilité reconnue ou de garantie bancaire.

---

**Disclaimer :** Fortunes de Mer est un site privé & non officiel. Il s'agit de pages personnelles. Ces pages n'ont qu'un but d'information. Les informations de nature juridique que vous pourriez trouver sur ce serveur ne peuvent faire l'objet d'une quelconque garantie ou d'une quelconque certification quant à leur validité, leur effectivité, leur applicabilité et ne peuvent donc en aucun cas engager la responsabilité du directeur de la publication. En effet, seules les informations provenant d'une source officielle font foi. En France, en matière d'information juridique, c'est le Journal Officiel de la République Française qui est habilité à publier et diffuser la plupart des textes. A l'étranger, des institutions similaires assurent la mission dévolue au Journal Officiel de la République Française. Cette situation n'est pas exclusive de productions privées. Aussi, la plupart des informations que vous trouverez ici apparaissent comme étant à jour (hormis les textes législatifs anciens et les polices d'assurances anciennes !). Pour ce qui concerne les textes applicables actuellement, vous devez vérifier qu'il s'agit bien de dispositions applicables avant d'en faire usage ou de prendre une décision.

Les textes des polices d'assurances et des clauses additionnelles sont délivrés à titre purement informatif. La plupart n'ont plus cours aujourd'hui et n'ont donc qu'un intérêt "historique". Aucun usage ne peut en être fait. Si vous souhaitez des informations officielles, vous pouvez vous adresser à la FFSA ou aux organismes similaires existant à l'étranger. En conséquence de quoi, vous renoncez expressément à toute poursuite ou réclamation à l'encontre du concepteur et de l'hébergeur de ce site. Vous vous engagez également à ne faire aucune copie des fichiers de ce site, sauf accord express ET écrit de "Fortunes de Mer" OU mention de l'origine des documents.

The information contained on this site is provided in good faith as a guide only and is based on information obtained from a variety of sources over a period of time. This information is subject to change and should, in each case, be independently verified before reliance is placed on it. "www.fortunes-de-mer.com hereby" excludes, any and all liability to any person, corporation or other entity for any loss, damage or expense resulting from reliance, publication or duplication of information obtained from this site.

## **RÈGLES D'YORK ET D'ANVERS 1994**

Traduction établie par l'Association des Dispacheurs Français

### **RÈGLE D'INTERPRÉTATION**

Dans le Règlement d'Avaries Communes, les Règles suivantes doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles. A l'exception de ce qui est prévu par la Règle Dominante (Paramount) et les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées de lettres.

### **RÈGLE DOMINANTE (PARAMOUNT)**

En aucun cas un sacrifice ou une dépense ne seront admis en Avarie Commune s'ils n'ont pas eu un caractère raisonnable.

### **RÈGLE A**

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. Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés, sur les bases déterminées ci-après, par les divers intérêts appelés à contribuer.

### **RÈGLE B**

Il y a aventure maritime commune lorsqu'un ou plusieurs navires remorquent ou poussent un ou plusieurs autres navires, pourvu que tous soient alors engagés dans des activités commerciales et non dans une opération d'assistance.

Lorsque des mesures sont prises pour préserver ces navires et, s'il y a lieu, leurs cargaisons d'un péril commun, les présentes Règles seront applicables.

Un navire n'est pas en situation de péril commun avec un ou plusieurs autres navires s'il lui suffit de s'en libérer pour se trouver en sécurité ; mais si le fait de s'en libérer constitue lui-même un acte d'avarie commune, l'aventure commune se poursuit.

### **RÈGLE C**

Seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune. En aucun cas ne seront admis en avarie commune des dommages, pertes ou dépenses encourus au titre de dommages à l'environnement, ou consécutifs à des fuites ou rejets de substances polluantes émanant d'une propriété engagée dans l'aventure maritime commune. Ni le chômage, ni la différence de cours, ni les dommages, pertes ou dépenses dus à un retard survenu en cours du voyage ou postérieurement, non plus qu'aucune perte indirecte quelconque, ne seront admis en avarie commune.

### **RÈGLE D**

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 engagées dans l'aventure, il n'y aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant concerner cette partie à raison d'une telle faute.

### **RÈGLE E**

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

Toute demande d'admission en avarie commune sera notifiée par écrit au dispatcheur dans les douze mois de la fin de l'aventure maritime commune.

Faute d'une telle notification, ou faute encore pour un intéressé, dans les douze mois de la demande qui lui en aura été faite, de fournir les justificatifs de sa réclamation ou des précisions sur la valeur de son intérêt contributif, le dispatcheur sera fondé à estimer le montant de l'admission ou de la valeur contributive à partir des informations dont il dispose, cette estimation ne pouvant être contestée qu'en cas d'erreur manifeste.

### **RÈGLE F**

Toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

### **RÈGLE G**

Le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure.

Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

Quand un navire se trouve dans un port ou lieu quelconque dans des circonstances susceptibles d'entraîner une admission en avarie commune selon les Règles X et XI, et que la cargaison, en totalité ou en partie, est réexpédiée à destination par d'autres moyens, les droits et obligations au regard de l'avarie commune -sous réserve que les intérêts cargaison en soient s'il se peut avisés- demeureront aussi proches que possible de ce qu'ils eussent été si la réexpédition n'avait pas eu lieu et que le voyage se soit poursuivi sur le navire primitif, pour autant que cela soit légitime d'après le contrat d'affrètement et la loi applicable.

La part des admissions en avarie commune relative à la cargaison, résultant de l'application du 3<sup>e</sup> paragraphe de la présente Règle, ne devra pas excéder le coût qu'auraient supporté les propriétaires de la cargaison si celle-ci avait été réexpédiée à leurs frais.

## **RÈGLE I - JET DE CARGAISON**

Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

## **RÈGLE II - PERTE OU DOMMAGE CAUSÉ PAR SACRIFICES POUR LE SALUT COMMUN**

Sera admis en avarie commune la perte ou le dommage causés aux propriétés engagées dans l'aventure maritime commune par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

## **RÈGLE III - EXTINCTION D'INCENDIE A BORD**

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord ; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé par la fumée quelle qu'en soit la cause, ou par la chaleur de l'incendie.

## **RÈGLE IV - COUPEMENT DE DÉBRIS**

La perte ou le dommage éprouvé en coupant des débris ou des parties du navire qui ont été enlevés ou sont effectivement perdus par accident, ne sera pas bonifié en avarie commune.

## **RÈGLE V - ÉCHOUEMENT VOLONTAIRE**

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, qu'il dût ou non y être drossé, les pertes et dommages en résultant pour les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune seront admis en avarie commune.

## **RÈGLE VI - RÉMUNÉRATION D'ASSISTANCE**

(a) Les dépenses encourues par les parties engagées dans l'aventure et ayant le caractère d'assistance, soit en vertu d'un contrat soit autrement, seront admises en avarie commune, pourvu que les opérations d'assistance aient été effectuées dans le but de préserver du péril les propriétés engagées dans l'avarie maritime commune.

Les dépenses admises en avarie commune comprendront toute 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 1 (b) de la Convention Internationale de 1989 sur l'assistance, ont été pris en compte.

(b) 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 de toute autre disposition de portée semblable ne sera pas admise en avarie commune.

## **RÈGLE VII - DOMMAGE AUX MACHINES ET AUX CHAUDIÈRES**

Le dommage causé à toute machine et chaudière d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage ; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement de l'appareil de propulsion et des chaudières, ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune.

## **RÈGLE VIII - DÉPENSES POUR ALLÉGER UN NAVIRE ÉCHOUÉ ET DOMMAGE RÉSULTANT DE CETTE MESURE**

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allègement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles de rechargement ainsi que la perte ou le dommage en résultant pour les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune, seront admis en avarie commune.

## **RÈGLE IX - CARGAISON. OBJETS DU NAVIRE ET APPROVISIONNEMENTS UTILISÉS COMME COMBUSTIBLES**

La cargaison, les objets et approvisionnements du navire ou l'un d'eux, qu'il aura été nécessaire d'utiliser comme combustible pour le salut commun en cas de péril, seront admis en avarie commune, sauf à créditer l'avarie commune du coût estimatif du combustible qui autrement eut été consommé pour la poursuite du voyage.

## **RÈGLE X - DÉPENSES AU PORT DE REFUGE. etc...**

(a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune ; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.

Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cette Règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu, comme s'il était un port ou lieu de refuge, et le coût du déplacement, y compris les réparations provisoires et le remorquage, sera admis en avarie commune.

Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation du voyage occasionnée par ce déplacement.

(b) Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port, soit à un lieu de chargement, d'escale ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les

avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité, excepté si les avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries ne se soit produit au cours du voyage.

Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements ne seront pas admis en avarie commune s'ils ont été encourus à seule fin de remédier à un désarrimage survenu au cours du voyage, à moins qu'une telle mesure soit nécessaire pour le salut commun.

(c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de leur magasinage, y compris l'assurance si elle a été raisonnablement conclue, de leur rechargement et de leur arrimage seront également admis en avarie commune.

Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la période supplémentaire d'immobilisation entraînée par ce rechargement ou ce réarrimage.

Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les frais de magasinage ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou bien jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

### **RÈGLE XI - SALAIRES ET ENTRETIEN DE L'ÉQUIPAGE ET AUTRES DÉPENSES POUR SE RENDRE AU PORT DE REFUGE, ET DANS CE PORT, etc.**

(a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés durant la prolongation de voyage occasionnée par l'entrée du navire dans un port de refuge, ou par son retour au port ou lieu de chargement, doivent être admis en avarie commune quand les dépenses pour entrer en ce port ou lieu sont admissibles en avarie commune par application de la Règle X, a).

(b) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la réparation des avaries causées au navire par sacrifice ou accident quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage raisonnablement encourus pendant la période supplémentaire d'immobilisation en ce port ou lieu jusqu'à ce que le navire soit ou aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune.

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune.

Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'à raison de réparations non admissibles en avarie commune.

Cependant si des avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces avaries se soit produit au cours du voyage, alors les salaires et frais d'entretien des Capitaine, Officiers et équipage, ni le combustible et les approvisionnements consommés non plus que les frais de port encourus pendant

l'immobilisation supplémentaire pour les besoins de la réparation des avaries ainsi découvertes ne seront admis en avarie commune même si la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité.

Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, les salaires et frais d'entretien des Capitaine, Officiers et équipage et les approvisionnements consommés ainsi que les frais de port ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou jusqu'à la date d'achèvement du déchargement de la cargaison en cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant cette date.

(c) Pour l'application de la présente Règle ainsi que des autres Règles, les salaires comprennent les paiements faits aux capitaine, officiers et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux armateurs par la loi ou qu'ils résultent des conditions et clauses des contrats de travail.

(d) Le coût des mesures prises pour prévenir ou limiter un dommage à l'environnement sera admis en avarie commune lorsqu'il aura été encouru dans l'une quelconque des situations suivantes :

[i] dans le cadre d'une opération accomplie pour le salut commun et qui, entreprise par un tiers à l'aventure maritime commune, lui aurait donné droit à une indemnité d'assistance.

[ii] Comme condition pour entrer dans un port ou lieu ou en sortir dans les circonstances prévues à la Règle X a).

[iii] Comme condition pour séjourner dans un port ou lieu dans les circonstances prévues à la Règle X b), sauf à ne pas admettre en avarie commune, en cas de fuites ou de rejets effectifs de substances polluantes, le coût des mesures supplémentaires exigées pour prévenir ou limiter la pollution ou le dommage à l'environnement.

[iv] Comme nécessairement liées au déchargement, à l'emmagasiner ou au rechargement de la cargaison, chaque fois que le coût de ces opérations est admissible en avarie commune.

## **RÈGLE XII - DOMMAGE CAUSÉ A LA CARGAISON EN LA DÉCHARGEANT, etc.**

Le dommage ou la perte résultant pour la cargaison, le combustible ou les approvisionnements de leurs manutentions, déchargement, emmagasinage rechargement et arrimage, seront admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune, et dans ce cas seulement.

## **RÈGLE XIII - DÉDUCTION DU COÛT DES RÉPARATIONS**

Les réparations à admettre en avarie commune ne seront pas sujettes à des déductions pour différence du "neuf au vieux" quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf, à moins que le navire ait plus de quinze ans ; en pareil cas la déduction sera de un tiers. Les déductions seront fixées d'après l'âge du navire depuis le 31 Décembre de l'année d'achèvement de la construction jusqu'à la date de l'acte d'avarie commune, excepté pour les isolants, canots de sauvetage et similaires, appareils et équipements de communications et de navigation, machines et chaudières, pour lesquels les déductions seront fixées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent.

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 navire.

Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables, ancres et chaînes.

Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier.

Les frais de nettoyage, de peinture ou d'enduit de la coque ne seront pas admis en avarie commune à moins que la coque ait été peinte ou enduite dans les douze mois qui ont précédé la date de l'acte d'avarie commune ; en pareil cas ces frais seront admis pour moitié.

#### **RÈGLE XIV - RÉPARATIONS PROVISOIRES**

Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune. Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées afin de permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu. Aucune déduction pour différence du "neuf au vieux" ne sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avarie commune.

#### **RÈGLE XV - PERTE DE FRET**

La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis.

Devront être déduites du montant du fret brut perdu, les dépenses que le propriétaire de ce fait aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

#### **RÈGLE XVI - VALEUR A ADMETTRE POUR LA CARGAISON PERDUE OU AVARIÉE PAR SACRIFICE**

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de cargaison sacrifiée sera le montant de la perte éprouvée de ce fait en prenant pour base le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée. Le prix au moment du déchargement inclura le coût de l'assurance et le fret, sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison.

Quand une marchandise 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 XVII - VALEURS CONTRIBUTIVES**

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage sauf que la valeur de la cargaison sera le prix au moment du déchargement vérifié d'après la facture commerciale remise au réceptionnaire ou, à défaut d'une telle facture, d'après la valeur embarquée. La valeur de la cargaison comprendra le coût de l'assurance et le fret sauf si ce fret n'est pas au risque de la cargaison, et sous déduction des pertes ou avaries subies par la cargaison avant ou

pendant le déchargement. La valeur du navire sera estimée sans tenir compte de la plus ou moins value résultant de l'affrètement coque nue ou à temps sous lequel il peut se trouver.

A ces valeurs sera ajouté le montant admis en avarie commune des propriétés sacrifiées, s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte d'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune.

De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais supplémentaires y relatifs, postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, à l'exception des frais qui auront été admis en avarie commune ou qui incombent au navire en vertu d'une sentence allouant une indemnité spéciale conformément à l'article 14 de la Convention Internationale sur l'assistance de 1989 ou à toutes autres dispositions similaires.

Dans les situations prévues au 3ème paragraphe de la Règle G, la cargaison et les autres propriétés contribueront sur la base de leur valeur à leur destination d'origine à moins qu'elles n'aient été vendues ou qu'il n'en ait été autrement disposé avant l'arrivée à destination, et le navire contribuera sur sa valeur réelle nette à la fin du déchargement de la cargaison.

Quand une cargaison est vendue en cours de voyage, elle contribue sur le produit net de vente augmenté du montant admis en avarie commune.

Le courrier, les bagages des passagers, les effets personnels et les véhicules à moteur privés accompagnés ne contribueront pas à l'avarie commune.

### **RÈGLE XVIII - AVARIES AU NAVIRE**

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines et/ou ses appareils, du fait d'un acte d'avarie commune, sera le suivant :

- a) en cas de réparation ou de remplacement, le coût réel et raisonnable de la réparation ou du remplacement du dommage ou de la perte sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII.
- b) dans le cas contraire, la dépréciation raisonnable résultant d'un tel dommage ou d'une telle perte jusqu'à concurrence du coût estimatif des réparations.

Mais lorsqu'il y a perte totale ou que le coût des réparations du dommage dépasserait la valeur du navire une fois réparé, le montant à admettre en avarie commune sera la différence entre la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, et la valeur du navire en son état d'avarie, cette valeur pouvant être déterminée par le produit net de vente, le cas échéant.

### **RÈGLE XIX - MARCHANDISES NON DÉCLARÉES OU FAUSSEMENT DÉCLARÉES**

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fautive au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été fausement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que leur valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

**RÈGLE XX - AVANCE DE FONDS**

Une commission de deux pour cent sur les débours d'avarie commune autres que les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage et le combustible et les approvisionnements qui n'ont pas été remplacés durant le voyage, sera admise en avarie commune.

La perte financière subie par les propriétaires des marchandises vendues pour se procurer les fonds nécessaires aux dépenses d'avarie commune sera admise en avarie commune. Les frais d'assurance des débours d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

**RÈGLE XXI - INTÉRÊTS SUR LES PERTES ADMISES EN AVARIE COMMUNE**

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classés en avarie commune au taux de 7 % par an, jusqu'à l'expiration d'un délai de trois mois à dater du dépôt du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des paiements provisionnels effectués par ceux qui sont appelés à contribuer, ou prélevés sur le fonds des dépôts d'avarie commune.

**RÈGLE XXII - TRAITEMENT DES DÉPÔTS EN ESPÈCES**

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par eux deux. 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, des frais de sauvetage 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. Ces dépôts, paiements ou remboursements, seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.