

**Name of the Clause:** Antwerp Rules

**Subject of the Clause:** General Average Adjustment

**Category :** International Rules

**Number:**

**Date:** 1877

**Country:** UK

**Issued by:** International Law Association

**Comments:**

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 pourrez 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.

**RULE I – Jettison of Deck Cargo**

No jettison of deck cargo shall be made good as General Average

Every structure not built in with the frame of the vessel shall be considered to be a part of the deck of the vessel

**Rule II Damage by jettison**

Damage done to goods or merchandise by water which unavoidably goes down a ship's hatches opened, or other opening made, for the purpose of making a jettison shall be made good as General Average, in case the loss by jettison is so made good.

Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of stowage, consequent, upon a jettison, shall be made good as General Average, in case the loss by jettison is so made good.

**Rule III – Extinguishing Fire on Shipboard**

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, in extinguishing a fire on board the ship, shall be General Average ; except that no compensation be made for damage done by water to packages which have been on fire.

**Rule IV – Cutting away wreck**

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

**Rule V – Voluntary Stranding**

When a ship is intentionally run on shore because she is sinking or driving on shore or rocks, no damage caused to the ship, the cargo and the freight, or any either of them, by such intentional running on shore shall be made good as General Average.

**Rule VI – Carrying Press of Sail**

Damage occasioned to a ship or cargo by carrying a press of sail shall not be made good as General Average

**Rule VII – Port of refuge – Expenses**

When a ship shall have entered a port of refuge under such circumstances that the expenses of entering the port are admissible as General Average, and when she shall have sailed thence with her original cargo or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port shall likewise be admitted as General Average ; and, whenever the cost of discharging cargo at such port is admissible as General Average, the cost of reloading and stowing such cargo on board the said ship, together with all storage charges on such cargo, shall likewise be so admitted.

**Rule VIII – Wages and Maintenance of crew in Port of Refuge.**

When a ship shall have entered a port of refuge under the circumstances defined in Rule VII, the wages and cost of maintenance, of the master and mariners from the time of entering such port until the ship shall have been made ready to proceed upon her voyage shall be made good as General Average.

**Rule IX – Damage to Cargo in Discharging**

Damage done to cargo by discharging it at a port of refuge shall not be admissible as General Average, in case such cargo shall have been discharged at the place and in the manner customary at that port with ships not in distress.

**Rule X – Contributory Values**

The contribution to a General Average shall be made upon the actual values of the property at the termination of the adventure, to which shall be added the amount made good as General Average for property sacrificed ; deduction being made from the shipowner's freight and passage-money at risk of such port-charges and crew's wages as would not have been incurred, had the ship and cargo been totally lost at the date of General Average act of sacrifice ; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the arising for the claim to General Average.

**Rule XI – Loss of Freight**

In every case in which a sacrifice of cargo is made good as General Average, the loss of Freight, if any, which is caused by such loss of cargo shall likewise be so made good.

**Rule XII Amount to be paid for Cargo**

The value to be allowed for goods sacrificed shall be that value which the owner would have received, if such goods had not been sacrificed.