

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

Objet de la Clause : Gestion et répartition des sacrifices et dépenses d'avaries communes entre les chargeurs et les armateurs.

Numéro : **Date :** 1924

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^{ème} 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.

REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1924

REGLE 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,

REGLE B. -

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

REGLE C.

Seront seuls admis en avarie commune les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune.

Les dommages ou pertes occasionnés au navire ou à la cargaison par la prolongation de la durée du voyage. et les pertes indirectes dues à cette même cause, telles que celles résultant de chômage et de différences de court ne seront pas admis en avarie commune.

REGLE 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 en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre cette partie à raison d'une telle faute.

REGLE E.

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

REGLE D

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, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée.

REGLE 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.

REGLE I. -JET DE CARGAISON.

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

REGLE II. - DOMMAGE CAUSE PAR JET ET SACRIFICE POUR LE SALUT. COMMUN.

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, 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.

REGLE III, - EXTINCTION D'INCENDIE A BORD,

Sera bonifié 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 à toutes parties du navire et du chargement en vrac ou à tous colis séparés de marchandises, qui ont été en feu.

REGLE IV. - COUPEMENT DE DEBRIS.

La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou restants d'espars ou d'autres objets qui ont été enlevés par fortune de mer ne sera. Pas bonifié en avarie commune.

REGLE V. -- ECHOUEMENT VOLONTAIRE.

Quand un navire est intentionnellement mis à la côte, et que les circonstances sont telles que si cette mesure n'était pas adoptée il serait inévitablement drossé à la côte ou sur les rochers, aucune perte ou avarie résultant pour le navire, le chargement et le fret, ou pour l'un d'eux, de cet échouement intentionnel ne sera admise en avarie commune.

Mais dans tous les autres cas où un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera admis en avarie commune.

REGLE VI- -- FORCEMENT DE VOILES,, DOMMAGES OU PERTES DE VOILES.

L'avarie ou la perte de voiles et d'espars, ou de l'un d'eux, ayant pour cause les efforts faits pour renflouer un navire échoué ou « l'amener sur un plus haut fond en vue du salut commun, sera admis en avarie commune ; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée au navire, au chargement et au fret, ou à l'un d'eux, par forçement de voiles, ne sera bonifiée en avarie commune.

REGLE VI - DOMMAGE AUX MACHINES EN RENFLOUANT UN NAVIRE.

Le dommage causé aux machines et aux chaudières 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 des machines et chaudières ne sera bonifiée en avarie commune.

REGLE VIII - DEPENSES POUR ALLEGER UN NAVIRE ECHOUE ET DOMMAGE RESULTANT 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'allégement, de location des allèges, et, le cas échéant, celles de réembarquement, ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admis en avarie commune.

REGLE IX. -- OBJETS DU NAVIRE ET APPROVISIONNEMENTS BRULES COMME COMBUSTIBLES.

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux ; qu'il aura, été nécessaire de brûler comme combustible pour le salut commun en cas de péril seront admis en avarie commune quand et seulement quand le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible. Mais la quantité estimative de combustible qui aurait été consommée, calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ, sera portée au crédit de l'avarie commune.

REGLE X (a). - DEPENSES AU PORT DE REFUGE, ETC.

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.

REGLE X (b).

Les frais faits 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.

REGLE X (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 rechargement et de leur arrimage à bord du navire, ainsi que tous frais de magasinage (y compris l'assurance contre l'incendie, si elle a été effectuée) seront également ainsi admis. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, aucun frais de magasinage encouru après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ne sera admis en avarie commune. En cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant l'achèvement du déchargement de la cargaison, les frais de magasinage dont il est question ci-dessus, seront admis en avarie commune jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement.

REGLE X (d).

Si un navire en état d'avarie se trouve dans un port ou lieu où il serait pratiquement possible de le réparer de manière à lui permettre de poursuivre son voyage avec toute sa cargaison, et que, en vue de réduire les dépenses, on prenne le parti, soit de le remorquer jusqu'à un autre port ou lieu de réparation, ou jusqu'à son port de destination, soit de transborder la cargaison, en tout ou en partie, sur un autre navire ou de la réexpédier de toute autre manière, en pareil cas, la dépense supplémentaire de ces remorquage, transbordement et réexpédition, ou de l'un d'eux (jusqu'à concurrence, du montant de la dépense supplémentaire épargnée) sera supportée par les divers intéressés dans l'aventure proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

REGLE XI. - GAGES EN ENTRETIEN DE L'EQUIPAGE AU PORT DE REFUGE, ETC.

Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu, dans les circonstances ou en vue des réparations mentionnées à la Règle X, les gages payables au capitaine, aux officiers, et à l'équipage, ainsi que le coût de leur entretien pendant la période supplémentaire d'immobilisation dans ce port ou lieu jusqu'à ce que le navire ait été mis en état de poursuivre son voyage ou jusqu'au moment où il aurait dû l'être, seront admis en avarie commune. Mais si le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, les gages et les frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage, postérieurs à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage, ne seront pas admis en avarié commune. En cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant l'achèvement du déchargement de la cargaison, les gages et frais d'entretien de l'Équipage, comme ci-dessus, seront admis en, avarie commune jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement.

REGLE XII. -- DOMMAGE CAUSE A LA CARGAISON EN LA RECHARGEANT, ETC.

Le dommage ou la perte subi par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage sera bonifié en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

REGLE XIII. -- DEDUCTIONS DU COUT DES REPARATIONS.

Dans le règlement des réclamations en avarie commune, les réparations seront sujettes aux déductions suivantes pour différence du neuf au vieux, à savoir

Dans le cas de navire en fer ou en acier, depuis la date de leur premier enregistrement jusqu'à, la- date de l'accident.

A 1^{ière} année

Toutes les réparations sont admises en entier, excepté la peinture ou l'enduit de la carène, dont un tiers sera déduit.

B De 1à3 ans.

Un tiers sera déduit des réparations et du renouvellement des bois de la coque, des mâts et espars des meubles, de la tapisserie, de la vaisselle, métal et verre, ainsi que des voiles, gréement, cordages, écoutes et aussières (autres qu'en fli métallique et chaîne), tentes, prélaris et peintures.

Un sixième sera déduit des gréements, cordages et aussières en acier, des appareils de télégraphie sans fil, des chaînes, câbles et chaînes, des isolateurs, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner à vapeur et accessoires, treuils à vapeur et accessoires, grues à vapeur et accessoires et machines électriques. Les autres réparations seront admises en entier.

C De 3à6 ans.

Les déductions seront faites comme il est dit ci-dessus sous Clause B, excepté qu'un tiers sera déduit des isolateurs et un sixième sera déduit des parties en fer, des mâts et espars et des machines (y compris les chaudières et leurs accessoires).

D De 6 à 10 ans.

Les déductions seront faites, comme il est dit ci-dessus sous Clause C, excepté qu'un tiers sera déduit des parties en fer des mâts et espars, des machines auxiliaires, appareils à gouverner à vapeur, treuils, grues et accessoires, des réparations et du renouvellement de toutes les machines (y compris les chaudières et leurs accessoires), des appareils clé télégraphie sans fil et clé toutes aussières, tous cordages, écoutes, et gréement.

E De 10 à 15 ans

Un tiers sera déduit de toutes les réparations et de tous les renouvellements, excepté des parties en fer de la coque, du ciment et des chaînes câbles dont il sera déduit un sixième.

Les ancres seront admises en entier.

F Au-delà de 15 ans

Un tiers sera déduit de toutes les réparations et de tous les renouvellements. Les ancres seront admises en entier.

Un sixième sera déduit des chaînes-câbles.

G En général.

Les déductions (excepté sur provisions, objets d'inventaire, isolateurs, appareils de télégraphie sans fil, machines et chaudières) seront déterminées d'après l'âge du navire et non d'après l'âge de l'objet particulier auquel elles s'appliquent.

La peinture de la carène ne sera pas admise si la carène n'a pas été peinte pendant les six mois antérieurs à la date de l'accident

Aucune déduction ne sera faite sur un objet déjà vieux qui est réparé sans être remplacé par un nouveau, ni sur provisions, objets d'inventaire et appareils qui n'ont pas été employés.

Dans les cas de navires en bois ou composites

Quand, au moment, de l'accident, un navire n'aura pas encore un an à dater de son premier enregistrement; il ne sera fait aucune déduction pour différence du vieux au neuf.

Après cette période, il sera fait une déduction d'un tiers, sauf, les exceptions suivantes

Les ancres seront admises en entier. Les chaînes-câbles ne subiront qu'une déduction d'un sixième.

Aucune déduction ne sera faite sur des provisions et objets d'inventaire qui n'ont pas été employés.

Le doublage en métal sera traité de la façon suivante : on admettra en entier le coût d'un poids égal au poids brut de doublage en métal enlevé du navire sous déduction du produit de vente du vieux métal, Les clous, le feutre et la main d'œuvre pour appliquer le nouveau doublage subiront une déduction d'un tiers,

Lorsqu'un navire est muni de machines de propulsion, de réfrigération, de machines électriques ou autres, d'isolateurs, ou d'appareils de télégraphie sans fil, les réparations à ces machines, isolateurs, ou appareils de télégraphie sans fil subiront les mêmes déductions que dans le cas de navires en fer ou en acier.

Dans le cas de navires en général

Pour tous les navires, la dépense à faire pour redresser les pièces de fer courbées, y compris la main-d'œuvre pour enlever et remplacer les pièces, sera admise en entier.

Les frais de bassins de radoub, y compris ceux de déplacement, camionnage, usage de bigues, ponts volants et de tous engins de bassins de radoub, seront admis en entier.

REGLE XIV. - REPARATIONS 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, mais lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées simplement pour permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations ne sera bonifié en avarie commune que jusqu'à concurrence de la somme épargnée sur les dépenses qui" auraient été encourues et bonifiées en avarie commune si les dites réparations n'avaient pas été effectuées dans ce port.

Aucune déduction pour différence de vieux au neuf ne sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avaries communes.

REGLE XV, -- PERTE DE FRET.

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

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

REGLE XVI - VALEUR A BONIFIER POUR LA CARGAISON PERDUE OU' AVARIEE PAR SACRIFICE.

Le montant à bonifier en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera le montant de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée de ce fait en prenant pour base le prix du marché à la date de l'arrivée du navire ou à la fin de l'aventure, lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive. Quand les marchandises ainsi avariées sont vendues après l'arrivée; la perte à bonifier en avarie commune sera calculée en appliquant à la valeur des marchandises à l'état sain, au jour de l'arrivée du navire, la quotité d'avarie résultant de la comparaison de leur produit de vente avec leur valeur à l'état sain au jour de la vente.

REGLE XVII. - VALEURS CONTRIBUTIVES,

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage auxquelles sera ajouté le montant admis en avaries communes des propriétés sacrifiées, s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur 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 frais y relatifs, postérieurs à l'évènement qui donne ouverture à l'avarie commune, mais pour autant seulement qu'ils n'auront pas été admis en avarie commune.

Les bagages de passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissance ne contribueront pas à l'avarie commune.

REGLE XVIII. - AVARIES AU NAVIRE.

Le montant à bonifier en avarie commune pour dommage ou perte subi par le navire, ses - machines et/ou ses appareils, lorsqu'ils ont été réparés ou remplacés, sera le coût réel et raisonnable des réparations ou du remplacement de ces dommages ou pertes et ce, sous les déductions prévues par la Règle XIII lorsque du vieux matériel aura été remplacé par du matériel neuf. Lorsqu'il n'y a pas eu de réparations il devra être alloué une dépréciation raisonnable n'excédant pas le coût estimatif des réparations.

Lorsqu'il y a, perte totale effective, ou perte réputée totale, du navire, le montant à allouer en avarie commune pour perte ou dommage causé au navire par un acte d'avarie commune sera 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, ainsi que du produit de vente, s'il y a lieu.

REGLE XIX - MARCHANDISES NON DECLAREES OU FAUSSEMENT DECLAREES.

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 faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que la valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle,

REGLE XX. - REPENSES POUR GAGNER UN PORT, ETC.

Le combustible et les approvisionnements consommés et les gages et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage pendant la prolongation du voyage occasionnée par l'entrée d'un navire dans un port ou lieu de refuge ou son retour à son port ou lieu de chargement, seront admis en avarie commune lorsque les dépenses d'entrée dans le dit port ou lieu seront admissibles en avarie commune conformément à la Règle X (a).

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant le séjour supplémentaire dans un port ou lieu de chargement, d'escale ou de refuge, seront également admis en avarie commune pour la période pendant laquelle les gages et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage sont admis conformément à la Règle XI, cependant le combustible et les approvisionnements consommés pour l'exécution des réparations ne sont pas admissibles en avarie commune.

REGLE XXI - AVANCES DE FONDS.

Une commission de 2 pour cent sur les débours d'avarie commune sera admise en avarie commune ; mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts contribuables, les frais encourus exposés pour obtenir les fonds nécessaires au moyen d'un prêt à la grosse ou autrement, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but seront admis en avarie commune,

Les frais d'assurance de l'argent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

REGLE XXII. - INTERET SUR LES PERTES BONIFIÉES EN AVARIE COMMUNE,

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classés en avarie commune au taux légal annuel en vigueur au port définitif de destination où l'aventure se termine, ou, lorsqu'il n'y a pas de taux légal reconnu, au taux de 5 pour cent par an jusqu'à la date du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle par les intérêts contribuables ou prélevés sur le fond des dépôts de l'avarie commune,

REGLE XXIII - TRAITEMENT DES DEPOTS EN ESPECE,

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 à un compte joint spécial, portant intérêt si possible, ouvert aux noms de deux séquestres (dont l'un sera désigné pour le compte de l'armateur, et l'autre pour celui des déposants) dans une banque acceptée par les dits séquestres.

Les sommes ainsi déposées augmentées, s'il y a lieu, des intérêts seront conservées à titre de garantie et à charge du paiement aux ayant droits 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 recueillis.

Les séquestres auront le pouvoir de faire des paiements d'acomptes ou des remboursements de dépôts en tant qu'ils pourront y être autorisés par écrit par le dispatcheur.

Des dépôts, paiements ou remboursements seront effectués sans préjudice de la responsabilité définitive des parties.