

THE YORK/ANTWERP RULES, 1950¹*Rule of Interpretation*

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule A.

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B.

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C.

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D.

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault.

Rule E.

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F.

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

¹ Adopted at the Amsterdam Conference of the Comité Maritime International in September 1949 and approved at the Copenhagen Conference of the International Law Association in September 1950. The French text, which has equal validity with the English text, was later on prepared by the Association Française de Droit Maritime in consultation with the British Maritime Law Association.

Rule G.

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I. – Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II. – Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III. – Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as 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, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average, but loss or damage incurred in refloating such a ship shall be allowed as general average.

In all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

Rule VI. – Carrying Press of Sail–Damage to or Loss of Sails

Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

Rule VII. – Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat

no loss or damage caused by working the machinery and boilers, including loss or damage due to compounding of engines or such measures, shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII. – Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX. – Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X. – Expenses at Port of Refuge, etc.

- a. When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted 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 or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such Removal.

- b. The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.
- c. Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of reloading and stowing such cargo, fuel or stores on board the ship, together with all storage charges (including insurance if reasonably incurred) on such cargo, fuel or stores, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, storage expenses as above shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.
- d. If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo, and if, in order to save expense, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage,

transshipment and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

Rule XI. – Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc.

- a. Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading, shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X a.
- b. When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average. When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the extra period of detention shall be deemed not to extend beyond the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or, if discharge of cargo is not then completed, beyond the date of completion of discharge.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

- c. For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.
- d. When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average had such overtime not been incurred.

Rule XII. – Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII. – Deducting from Cost of Repairs

In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to deductions in respect of 'new for old' according to the following rules, where old material or parts are

replaced by new.

The deductions to be regulated by the age of the ship from date of original register to the date of accident, except for provisions and stores, insulation, life- and similar boats, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

No deduction to be made in respect of provisions, stores and gear which have not been in use.

The deductions shall be made from the cost of new materials or parts, including labour and establishment charges, but excluding cost of opening up.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

No cleaning and painting of bottom to be allowed, if the bottom has not been painted within six months previous to the date of the accident.

A. – Up to 1 year old

All repairs to be allowed in full, except scaling and cleaning and painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

B. – Between 1 and 3 years old

Deduction of scaling, cleaning and painting bottom as above under Clause A.

One-third to be deducted off sails, rigging, ropes, sheets and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers, provisions and stores and painting.

One-sixth to be deducted off woodwork of hull, including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, crockery, metal- and glassware, wire rigging, wire ropes and wire hawsers, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, chain cables and chains, insulation, auxiliary machinery, steering gear and connections, winches and cranes and connections and electrical machinery and connections other than electrical propelling machinery; other repairs to be allowed in full.

Metal sheathing for wooden or composite ships shall be dealt with by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

C. – Between 3 and 6 years

Deductions as above under Clause B, except that one-third be deducted off woodwork of hull including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, and one-sixth be deducted off iron work of masts and spars and all machinery (inclusive of boilers and their mountings).

D. – Between 6 and 10 years

Deductions as above under Clause C, except that one-third be deducted off all rigging, ropes, sheets, and hawsers, iron work of masts and spars, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, insulation, auxiliary machinery, steering gear, winches, cranes and connections and all other machinery (inclusive of boilers and their mountings).

E. – Between 10 and 15 years

One third to be deducted off all renewals except iron work of hull and cementing and chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

F. – Over 15 years

One-third to be deducted off all renewals, except chain cables, from which one-sixth to be deducted and anchors, which are allowed in full.

Rule XIV. – Temporary repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected merely to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average, if such repairs had not been effected there.

No deductions 'new for old' shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV. – Loss of Freight

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI. – Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the market values at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Where goods so damaged are sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Rule XVII. – Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure, to which values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the shipowner's freight and passage money at risk, of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property

of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Passenger's luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII. – Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear when repaired or replaced shall be the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deduction in accordance with Rule XIII. When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs.

When there is an actual or constructive total loss of the ship, the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by a general average act shall be the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any.

Rule XIX. – Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX. – Provision of Funds

A commission of 2 per cent, on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursement shall also be allowed in general average.

Rule XXI. – Interest on Losses made good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 5 per cent, per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXII. – Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest,

if any, shall be held as security of payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950²*Règle d'interprétation.*

Dans le règlement d'avaries communes les Règles suivantes précédées de lettres et de numéros doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

A l'exception de ce qui est prévu par les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées des lettres.

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.

Règle B.

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

Règle C.

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

Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement tels que le chômage, et toute perte indirecte quelconque telle que la différence de cours, ne seront pas 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 en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre 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.

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.

² Adopté à la Conférence d'Amsterdam du Comité Maritime International en Septembre 1949 et approuvé à la Conférence de Copenhague en Septembre 1950 de l'« International Law Association ». Le texte français, qui a une valeur égale au texte anglais, fut par suit élaboré par les soins de l'Association Française de Droit Maritime en collaboration avec l'Association Britannique de Droit Maritime.

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.

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. – Dommage causé 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.

Règle III. – Extinction d'incendie à 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 à toutes parties du navire et du chargement en vrac, ou à tous colis séparés de marchandises qui ont été en feu.

Règle IV. – Coupement de débris.

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.

Règle 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 les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront admis en avarie commune.

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.

Règle VI. – Forcement de voiles, avarie ou perte 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 forcement de voiles, ne sera admise en avarie commune.

Règle VII. – Dommage aux machines et aux chaudières.

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, y compris la perte ou avarie due à un forçement de machines ou une mesure de ce genre ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune.

Règle VIII. – Dépenses pour alléger un navire échoué et dommages 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 réembarquement ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admises en avarie commune.

Règle IX. – Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustible.

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.

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 mêmes 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 de refuge. Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation de 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 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.
- 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, si elle a été raisonnablement conclue) 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.

- 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 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.

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 occasionnés par l'entrée du navire dans un port ou lieu 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. Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, la période supplémentaire d'immobilisation sera réputée ne pas dépasser la date de la condamnation du navire ou de son abandon du voyage ou, si la cargaison n'est alors pas déchargée, la date d'achèvement de son déchargement.

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'en raison de réparations non admissibles en avarie commune.

- 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. Quand des heures supplémentaires sont payées aux capitaine, officiers ou équipage pour l'entretien du navire, ou pour des réparations dont le coût n'est pas admissible en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à

concurrence de la dépense qui a été évitée et qui eût été encourue et admise en avarie commune, si la dépense de ces heures supplémentaires n'avait pas été exposée.

Règle XII. – Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.

Le dommage ou la perte subis par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, rechargement et arrimage sera 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.

Dans le règlement des réclamations pour avarie commune, les réparations admises en avarie commune seront sujettes à des déductions pour différence du 'neuf au vieux' selon les règles suivantes quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf.

Les déductions sont fixées d'après l'âge du navire depuis la date de son premier enregistrement jusqu'à la date de l'accident, excepté pour les approvisionnements et matières consommables, isolants, canots de sauvetage et similaires, équipements de gyro-compas, de radio-communications, de radiogonométrie, de sondage par écho et similaires, les machines et chaudières pour lesquels les déductions seront calculées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent.

Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables et appareils qui n'auront pas été utilisés.

Les déductions seront effectuées sur le coût du matériel nouveau ou de ses parties, y compris la main-d'oeuvre et les frais généraux, mais à l'exclusion de la dépense exposée pour accéder à la pièce à remplacer.

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

Aucun nettoyage ou peinture de la carène ne sera admis si la coque n'a pas été peinte dans les six mois qui ont précédé la date de l'accident.

A. – La première année.

Toutes les réparations seront admises en entier, excepté le piquage, le nettoyage et la peinture ou l'enduit de la coque, dont un tiers sera déduit.

B. – Entre un et trois ans d'âge.

Déduction pour piquage, nettoyage et peinture de la coque, comme ci-dessus, clause A.

Un tiers sera déduit des voiles, du gréement, des cordages, des écoutes et haussières (autres que les filins métalliques et chaînes), des bâches, prélaris, approvisionnement, matières consommables et peinture.

Un sixième sera déduit des parties en bois de la coque, y compris le vaigrage de la cale, des mâts en bois, des esparts³ et canots, des meubles et tapisserie, de la vaisselle, des articles de verre et de métal, des gréements, films et haussières métalliques, des équipements de gyro-compas, de radio-

³ Note du rédacteur: sic erat scriptum.

communication, de radiogoniométrie, de sondage par écho et similaires, des chaînes d'ancre et chaînes, des isolants, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner et de leurs accessoires, des treuils et grues et leurs accessoires, des machines électriques et de leurs accessoires autres que les machines électriques de propulsion; les autres réparations seront admises en entier.

Le doublage en métal pour les navires en bois ou mixtes sera réglé en admettant en entier le coût d'un poids égal au poids brut du doublage retiré au navire, sous déduction du produit de vente du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'oeuvre pour pose du nouveau doublage subiront une déduction d'un tiers.

C. – Entre trois et six ans.

Déduction comme ci-dessus, clause B, excepté qu'un tiers sera déduit des parties en bois de la coque, y compris le vaigrage de la cale, des mâts en bois, des espars⁴ et canots, des meubles et tapisserie et qu'un sixième sera déduit des parties en fer des mâts et espars⁵ et de toute la machinerie (y compris les chaudières et leurs accessoires).

D. – Entre six et dix ans.

Déduction comme ci-dessus, clause C., excepté qu'un tiers sera déduit de tous gréements, cordages, écoutes et haussières, parties en fer des mâts et espars⁶, des équipements de gyro-compass, de radio-communication, de radiogoniométrie, de sondage par écho et similaires des isolants, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner, des treuils, grues et accessoires et de toutes autres machines (y compris les chaudières et leurs accessoires).

E. – Entre dix et quinze ans.

Un tiers sera déduit de tous remplacements, excepté des parties en fer de la coque, du ciment et des chaînes d'ancre pour lesquels un sixième sera déduit, et des ancres qui seront admises en entier.

F. – Au delà quinze ans.

Un tiers sera déduit de tous les remplacements, excepté pour les chaînes d'ancre pour lesquelles il sera déduit un sixième et pour les ancres qui seront admises en entier.

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 simplement pour 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.

⁴ Note du rédacteur: sic erat scriptum.

⁵ Note du rédacteur: sic erat scriptum.

⁶ Note du rédacteur: sic erat scriptum.

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

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 fret aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

Règle XVI. – Valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice.

Le montant à admettre 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 au dernier jour du déchargement du navire, ou à la fin de l'aventure lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Quand des marchandises ainsi avariées sont vendues 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 au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin de l'aventure, lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Règle 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'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 de l'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs, postérieurs à l'événement 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.

Règle XVIII. – Avaries au navire.

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire à ses machines et (ou) ses appareils, lorsqu'ils ont été réparés ou remplacés, sera le coût réel et raisonnables des réparations et du remplacement de ces dommages, et pertes, sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII. Lorsqu'il n'y a pas eu de réparations, il sera 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, perte ou dommage causé au navire par un acte d'avarie commune, sera la valeur estimative du navire à l'état sain sous déductions 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.

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 fausse 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 leur valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

Règle XX. – Avances 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, mais lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts appelés à contribuer, 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.

Règle XXI. – Intérêts sur les pertes admises en avarie commune.

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classées en avarie commune, au taux de cinq 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 ceux qui sont appelés à contribuer ou prélevés sur le fonds des dépôts de l'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 agréé par eux deux. La somme ainsi déposée augmentée, s'il 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. Dus 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.

ESSENTIAL LITERATURE

- H. Schadee & J.J.H. Gerritzen, *Aantekeningen bij de York-Antwerp Rules, 1950*, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1971
- J.F. Donaldson, C.T. Ellis & C.S. Staughton, *The Law of General Average* (British Shipping Laws 7), London: Stevens & Sons 1964
- J.F. Donaldson & C.T. Ellis, *Lowndes & Rudolf's Law of General Average and The York-Antwerp Rules*, London: Stevens & Sons 1955
- R. Boizard, F. Manzitti & M.D. Smith, *Les Règles d'York et d'Anvers 1950 – The York-Antwerp Rules 1950*, Paris: Librairie générale de droit et de jurisprudence 1951