

RHINE RULES IVR 1979¹

RULE I

General average

General average acts are sacrifices and expenses reasonably made or incurred, under extraordinary circumstances, for the purpose of preserving from a common peril a vessel and its cargo.

RULE II

Substituted expenses

Extra expenses, incurred due to a measure which avoided expenses allowable in general average, shall be allowable in general average up to the amount of expenses thus avoided.

Disbursements incurred by the substitute measure will be considered extra expenses, deduction being made from these of those disbursements, which would have been incurred during the normal course of the voyage.

RULE III

Effect of fault

When the event which necessitated the sacrifice or expense is the consequence of a fault committed by one of the parties to the adventure, there shall nevertheless be rights to contribution but this shall not prejudice any remedies or defences, which may be open by reason of legal or contractual provisions against or to that party in respect of such fault.

RULE IV

Exclusion of delay or indirect damage

Loss or damage sustained or expenses incurred through delay whether on the voyage or subsequently, such as demurrage and any indirect loss whatsoever, such as loss on exchange, shall not be allowed as general average.

RULE V

Onus of proof

The onus of proof that a claimed loss or expense is properly allowable in general average is upon the party claiming such allowance.

RULE VI

Allowances – ship

1. The amount of repairs of physical damage allowable as general average shall be determined on the basis of surveys as provided in Rule XIII.

¹ Approved by the Board of Directors in Cologne on 18 October 1978.

2. From the sum allowable as general average the following shall be deducted in respect of 'new for old':
 - 1/5th of the renewals to ships, motors, machinery or boilers which have been in service from 1 to 5 years;
 - 1/4th of the renewals to ships, motors, machinery or boilers which have been in service from 6 to 10 years;
 - 1/3rd of the renewals to ships, motors, machinery or boilers which have been in service over 10 years.No deduction for anchors and anchorchains.

No deduction shall be made from the cost of temporary repairs, nor from renewals to ships, motors, machinery or boilers which have been in service for less than one year at the date of the accident.
3. In respect of towing- and couplinglines the nettvalue will be allowed.
4. The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.
5. When a ship is afloat no loss or damage caused by the use of one or more anchors shall be allowed in general average.

RULE VII

Allowances – cargo

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

Where all or part of the cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been agreed otherwise, the loss to be allowed in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net value in sound condition as computed in the first paragraph of this Rule.

RULE VIII

Allowances – freight

The amount to be made good as general average for unpaid freight relating to cargo sacrificed shall be the gross freight lost.

RULE IX

Allowances – interest

The amounts made good in general average shall bear interest at 7% per annum, calculated from the date of their payment or from the moment when the party entitled should have received or did actually receive the sacrificed good until one month after the date of the general average statement.

RULE X

Allowances – costs of survey, etc

The costs of survey and investigation necessary for the preparation of the statement of general average as well as the fees and disbursements of the Average Adjusters and those of the International Association for the Rhine Ships Register (IVR) shall likewise be allowed in general average.

RULE XI

Currency

Disbursements shall be made good in the currency in which they were incurred. However, the carrier shall be compensated in his national currency, provided he has expressed such desire in the Average Bond.

Allowances to cargo shall be made in the currency in effect at the place and at the moment of the termination of the adventure. The contributory values will be calculated at the rate of exchange at the termination of the adventure.

RULE XII

Contributory values

1. The contributory value of the ship shall be based, in principle, on her value at the termination of the adventure and in the condition in which she is at that moment; in assessing this value, the commercial value shall only be taken into account by way of indication.

In so far as there exist directives of the International Association for the Rhine Ships Register (IVR) for the calculation of the contributory value of ships, such directives shall be accepted as being applicable.

2. The contributory value of cargo shall be based, in principle, on the CIF value at the termination of the adventure and in the condition in which it is at that moment.

The contributory value of cargo sold during the voyage shall be its nett-proceeds of sale with the addition of any amount made good as general average.

3. From the values so determined shall be deducted all expenses subsequent to the event which gave rise to the general average, until the termination of the adventure as originally foreseen.
4. To the values so determined shall be added the amounts made good in general average for physical damage.
5. Mails, provisions, passengers' luggage including checked luggage, and personal effects shall not contribute.
6. To the extent that the freight is at the risk of the carrier, it shall contribute upon its gross amount. Insofar as unpaid freight is allowed in general average it shall contribute upon the amount so allowed.

RULE XIII

Survey

1. In all cases giving rise to a demand for allowance in general average, the cause, nature and extent of the physical damages shall be ascertained in the following manner:

- a) As to cargo: by survey conducted as soon as possible after the delivery of the damaged goods.

The concerned in ship are to be notified in order to enable them to participate in the survey.

Failing such notice, or in case no demand for such a survey has been made within eight days after delivery, the cargo shall, subject to proof to the contrary, be presumed to have been delivered in good condition.

- b) As to the ship: by a survey by one or more surveyors approved by the International Association for the Rhine Ships Register (IVR) as soon as possible after the accident and if possible before the commencement of a new voyage.

The concerned in cargo are to be notified by a mention in the Average Bond and may be re-presented at the survey.

2. In case of several surveyors attending and there being disagreement among them, another surveyor, whose decision will be binding, shall be appointed by the President of the Average Committee of the International Association for the Rhine Ships Register (IVR).

RULE XIV

Duty to provide required information

Parties to the general average shall provide the Average Adjuster with all information and documentation required by him for the preparation of the statement of general average.

If they do not fulfil this obligation, the Average Adjuster will himself obtain the necessary information, the correctness of which shall be assumed subject to proof to the contrary.

RULE XV

Drawing up of the statement of general average

The shipowner is entitled and, in case one of the parties to the adventure so demand, has the duty to have the statement drawn up by an Average Adjuster admitted by the International Association for the Rhine Ships Register (IVR).

RULE XVI

Contesting the statement of general average

All statements of general average with all supporting documents shall be submitted for approval to the International Association for the Rhine Ships Register (IVR). This procedure does not result in any renunciation by the parties concerned of a judicial proceeding or arbitration.

RULE XVII

Treatment of cash deposits and guarantees

When cash deposits have been collected as security for cargo's liability to contribute to general average, such deposits shall be paid, without any delay, into a special account, in the joint names of the Average Adjuster and the International Association for the Rhine Ships Register (IVR), with a bank indicated in the Average Bond.

The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average or special charges payable by cargo in respect of which this security has been collected.

Payments on account or refunds of deposits may be made with the written approval of the Average Adjuster and the International Association for the Rhine Ships Register (IVR). Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

Sums so deposited shall bear interest at 7% per annum, which interest shall be made good in general average, any bank interest earned being credited to the general average.

Costs incurred for putting up this security for the settling of the statement or for fulfilment of obligations towards salvors and others shall likewise be allowed in general average.

Payments made on account of this security shall also bear interest at 7% per annum, which interest shall be made good in general average.

RULE XVIII

Voluntary stranding

Damage caused by and expenses incurred due to voluntary stranding, even when the latter is a general average act, shall not be made good in general average unless the ship shall have been refloated subsequently and shall appear to be reasonably repairable.

RULE XIX

Raising a sunken ship

If the ship has sunk (unless this happened for the purpose of saving the ship and the cargo from a common peril) the expenses of raising the ship and cargo in one and the same operation together with the damage intentionally caused for that purpose to the ship and/or the cargo are general average, but not the damages caused by the accident.

RULE XX

Assistance rendered in refloating a ship

1. Where towage assistance is rendered to a stranded ship, constituting an act of general average, the remuneration paid to the assisting ship shall be admitted in general average, but may only include the following items:

- a) Indemnity due according to the tariffs of the International Association for the Rhine Ships Register (IVR) for proceeding to the place of the accident, remaining at that place, rendering services and returning therefrom.
- b) The value of equipment lost, and/or the cost of repairing damage suffered by the assisting party during the course of the actual refloating operations. Save in exceptional circumstances the refloating operations commence at the moment the towing rope is attached and terminate at the moment when the towing rope is or can be released.

For example, the situation when the assisting ship herself, before the attaching or after releasing of the towing rope, is in the zone of danger directly connected with the performance of the assistance, shall be considered as an exceptional circumstance.

- c) Indemnity for demurrage, but exclusively during the period the assisting ship is immobilized for the execution of replacement- or repairwork as referred to above.
 - d) Any loss other than personal injuries suffered by third parties during the refloating, including claims for demurrage, in so far as the assisting party has had to satisfy legally justified claims for indemnification.
2. The above provisions are likewise applicable in case of intervention by a pushboat.

RULE XXI

Lighterage

1. When the storage ashore or transshipment of all or part of the cargo constitutes a general average act, there shall only be allowed in general average:
 - a) Expenses occasioned by the discharge, the period in lighters or on land and the reloading of the lightered cargo.
 - b) The value of material lost and/or the cost of repairing the damage sustained by the lighters in the course of the lighterage.
 - c) Indemnity for demurrage corresponding exclusively with the period of immobilization of the lighter during the execution of replacement- and/or repair-work as referred to above.
 - d) Damage sustained by the assisted ship during these operations.
 - e) Loss and damage sustained by the discharged cargo, being the loss and damage sustained due to the handling as well as during the storage on land or in the lighters.
 - f) The premium of insurance, if any.
2. When the ship has been lightered in the, normal course of the voyage, there will be no general average.

Rule XXII

Wintering

1. The expenses of entering and leaving, the expenses of towing, the port dues, the expenses for guarding the loaded ship shall exclusively be allowed as general average when, by reason of ice, the vessel is constrained to seek refuge in an intermediate harbour.

The same shall apply to expenses of lightering and to damage occasioned by lightering when, in order to lighten the ship, the cargo is discharged, in whole or in part, into lighters.

2. In so far as there exist tariffs of the International Association for the Rhine Ships Register (IVR) for the expenses mentioned in par. 1, these expenses shall be calculated according to such tariffs.

RULE XXIII

Provisions applicable to Rules XX - XXI and XXII

1. Notwithstanding the restrictive provisions of the Rules quoted above, indemnities which have been fixed by judicial decisions or at arbitration shall be allowed as general average
2. All the provisions stated in these same Rules, as well as those stated in par. 1 of this Rule shall be applicable, without restriction, even when the assisting and the assisted ships belong to the same operator or owner or are under the same management.
3. The allowances provided for by these Rules are limited to losses and damages which are the direct consequences of assistance, lighterage, or towage.

RULE XXIV

Port of refuge

1. When apart from the case mentioned by Rule XXII, the bargemaster commits an act of general average by taking his ship into a port and/or by remaining there, the costs of entering and leaving, towage, harbourdues and cost of guarding the loaded ship shall be exclusively allowed in general average.
2. However, when a ship enters a port and/or remains there because of low water, this shall not justify any allowance as general average.

Rule XXV

Convoys

1. A convoy in the sense of this Rule is considered to be a group of vessels coupled with each other to such extent that none of the vessels has any freedom of movement of its own.
2. When measures are taken to preserve a vessel and/or some or all vessels of such convoy and their cargo from a common peril the Rules I to XXIV inclusive are applied accordingly. A vessel of a convoy is not in common peril with another vessel of that convoy, if by a mere uncoupling of the connection with this other vessel she can be brought effectively into safety.

3. In case of a common peril the Rules I to XXIV inclusive shall be applied as much to the profit as to the charge of those concerned in the vessels of the convoy and their cargoes.
4. For the calculation of the contributory values and the allowances the vessels will be considered to be 'the ship' and the total cargo carried in those vessels will be considered to be 'the cargo' in the sense these words are used in the Rules I to XXIV inclusive.

RÈGLES DU RHIN IVR 1979²

REGLE I

Avarie Commune

Sont avaries communes les sacrifices et les dépenses raisonnablement faits et/ou encourus, en présence de circonstances extraordinaires, dans le but de sauver un bateau et sa cargaison d'un péril commun.

REGLE II

Dépenses substituées

Les frais nets, occasionnés par une mesure ayant évité des dépenses admissibles en avarie commune, seront admis en avarie commune à concurrence des dépenses ainsi évitées.

Seront considérés comme frais nets les débours provoqués par cette mesure substituée, déduction faite du montant de ceux qui auraient été normalement encourus.

REGLE III

Influence de la faute

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 intéressées, il n'y en aura pas moins lieu à contribution mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts en vertu des dispositions légales ou contractuelles contre cette partie à raison d'une telle faute ou des défenses dont celle-ci pourrait se prévaloir.

REGLE IV

Exclusion du retard et des dommages indirects

Les pertes ou dommages subis ou les dépenses encourues par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage, et tous dommages indirects quelconques, telle que la perte consécutive à une différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

REGLE V

Preuve

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

REGLE VI

Admissions – bateau

1. Le montant des avaries matérielles admissible en avarie commune sera déterminé sur la base de l'expertise prévue par la Règle XIII.
2. Du montant admissible en avarie commune sera déduit pour différence du neuf au vieux, savoir:

² Approuvé par le Conseil d'Administration à Cologne le 18 octobre 1978

1/5 des renouvellements affectant des bateaux, moteurs, machines ou chaudières mis en service de 1 à 5 ans;

1/4 des renouvellements affectant des bateaux, moteurs, machines ou chaudières mis en service de 6 à 10 ans;

1/3 des renouvellements affectant des bateaux, moteurs, machines ou chaudières mis en service à partir de la lie année;

aucune déduction pour les ancres et les chaînes d'ancre;

aucune déduction du coût des réparations provisoires, ni des renouvellements affectant des bateaux, moteurs, machines i chaudières mis en service depuis moins d'un an à la date de l'accident.

3. Les toulines et les câbles d'accouplement seront admises pour leur valeur vénale.
4. 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 bateau.
5. Lorsqu'un bateau est à flot, aucune perte ou avarie causée par l'utilisation d'une ou de plusieurs ancres ne sera admise en avarie commune.

REGLE VII

Admissions – cargaison

1. Le montant admissible 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 valeur CAF au dernier jour du déchargement du bateau ou à la fin du voyage, lorsqu'il se termine en un autre lieu que celui de la destination primitive.
2. Quand toute ou partie de la cargaison 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.

REGLE VIII

Admissions – fret

Le montant admissible en avarie commune pour le fret relatif aux marchandises sacrifiées et non acquitté par elles sera le fret brut perdu.

REGLE IX

Admissions – intérêts

Les montants admis en avarie commune porteront intérêts à 7% p.a., calculés depuis leur paiement ou depuis le moment où l'ayant-droit aurait dû recevoir ou a effectivement reçu l'objet sacrifié jusqu'à un mois après la date de la dispache.

REGLE X

Admissions – frais d'expertise etc.

Seront également admis en avarie commune les frais d'expertise et d'enquête nécessaires à l'établissement de la dispache ainsi que les frais et honoraires du dispacheur et ceux de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin.

REGLE XI

Devises

Les dépenses seront admises dans la devise dans laquelle elles ont été effectuées. Cependant le transporteur obtiendra compensation dans sa monnaie nationale, à condition d'en avoir fait la demande dans le compromis.

Les admissions relatives aux marchandises seront exprimées dans la devise en vigueur au lieu et au moment de la fin du voyage.

Le calcul des valeurs contributives devra se faire au cours de la date de la fin de voyage.

REGLE XII

Valeurs contributives

1. La valeur contributive du bateau sera basée, en principe, sur sa valeur à la fin du voyage et dans l'état où il se trouve à ce moment; la valeur vénale ne sera prise en considération qu'à titre de référence.

Pour autant qu'il existera des directives de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin pour le calcul de la valeur contributive des bateaux, ces directives seront reconnues applicables.

2. La valeur contributive de la cargaison sera basée, en principe, sur la valeur CAF à la fin du voyage et dans l'état où elle se trouve à ce moment.

La valeur contributive d'une cargaison vendue en cours de route sera le produit net de vente, le cas échéant augmenté des admissions à son profit.

3. Des valeurs déterminées comme ci-dessus seront déduits tous les frais postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune, jusqu'à la fin du voyage originellement prévu.
4. Aux valeurs ainsi déterminées seront ajoutés les montants admis en avarie commune du chef d'avaries matérielles.
5. Le courrier postal, les approvisionnements de bouche, les bagages des passagers, même enregistrés, et les effets personnels ne contribueront pas.
6. Pour autant que le fret sauvé soit au risque du transporteur, il contribuera sur son montant brut. Pour autant que le fret qui n'aura pas été pavé soit admis en avarie commune il contribuera sur le montant de cette admission.

REGLE XIII

Expertises

1. Dans tous les cas motivant une demande d'admission en avarie commune la cause, la nature et l'importance des dommages matériels devront être justifiées de la manière suivante:

- a. En ce qui concerne la marchandise: par un constat d'expert établi le plus tôt possible dès la livraison de la marchandise avariée.

L'intéressé-corps doit être averti de manière à pouvoir participer à ce constat.

A défaut d'avis à l'intéressé corps ou d'une demande d'expertise dans un délai de huit jours à dater de la livraison, la marchandise sera, sauf preuve du contraire, présumée livrée en bon état.

- b. En ce qui concerne le bateau: par un constat d'un ou de plusieurs experts dès que possible après l'accident et si possible avant le commencement d'un nouveau voyage. Les intéressés-cargaison doivent être avertis par une mention dans le compromis et peuvent se faire représenter à l'expertise.

2. En cas d'intervention de plusieurs experts et de désaccord entre eux, un autre expert, dont l'avis sera décisif, devra être désigné par le Président de la Commission d'Avaries de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin.

REGLE XIV

Obligation de fournir les informations requises

Les intéressés à l'avarie commune fourniront au dispacheur toute information et documentation requises par lui pour l'établissement de la dispache.

S'ils manquent à cette obligation, le dispacheur se procurera l'information nécessaire, qui fera foi jusqu'à preuve du contraire.

REGLE XV

Etablissement de la dispache

Le batelier a le droit et, sur la demande d'un intéressé, l'obligation, de faire établir la dispache par un dispacheur admis par l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin.

REGLE XVI

Contestation de la dispache

Toutes les dispaches avec toutes les documentations nécessaires devront être soumises pour contrôle à l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin. Cette disposition n'entraîne aucune renonciation des parties à une procédure judiciaire ou arbitrale.

REGLE XVII

Traitement des dépôts en espèces et garanties

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai, à un compte joint spécial aux noms du dispatcheur et de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin dans une banque indiquée dans le compromis (revers). 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 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 dispatcheur et de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin. Ces dépôts, paiements ou remboursements seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

Les sommes ainsi déposées porteront intérêts à 1% l'an qui seront admis en avarie commune, les intérêts bancaires produits étant crédités à l'avarie commune.

Seront également admises les commissions sur les garanties fournies pour la bonne exécution du règlement ou des engagements vis-à-vis des sauveteurs et autres. Les paiements en acompte effectués sur ces garanties porteront intérêts à 1% l'an, qui seront admis en avarie commune.

REGLE XVIII

Echouement volontaire

Les dommages et frais résultant d'un échouement volontaire, même lorsqu'il constitue un acte d'avarie commune, ne justifieront cependant une admission en avarie commune que lorsque le bateau sera postérieurement remis à flot et reconnu raisonnablement réparable.

REGLE XIX

Renflouement d'un bateau coulé

Si le bateau a coulé (sans que cela ait eu lieu dans le but de sauver le bateau et la cargaison d'un péril commun) les frais faits pour relever par une même opération d'ensemble le bateau et la cargaison ainsi que les dommages causés intentionnellement dans ce but au bateau et/ou à la cargaison sont avaries communes, mais non les dommages causés par l'accident.

REGLE XX

Assistance par traction etc.

1. En cas d'assistance par traction d'un bateau échoué, constituant un acte d'avarie commune, la rémunération de l'assistant sera admise en avarie commune mais cette admission ne pourra comporter que les éléments suivants:
 - a. L'indemnité due selon les tarifs de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin pour s'être rendu sur les lieux de l'accident, y avoir séjourné, et rendu ses services et en être revenu.
 - b. La valeur du matériel perdu et/ou le coût de la réparation des avaries subies par l'assistant au

cours des opérations de désensablement proprement dites, la durée de celles-ci commençant, à moins d'une circonstance exceptionnelle, au moment de la remise de la touline et se terminant au moment où la touline est ou pourrait H.B. être larguée.

Sera considéré comme circonstance exceptionnelle, par exemple, celle où le bateau assistant se trouvera, avant ou après la remise de la touline, dans la zone du danger, directement en rapport avec l'exécution de l'assistance.

- c. L'indemnité de chômage correspondant exclusivement à la période d'immobilisation du bateau assistant pendant l'exécution des remplacements et/ou réparations visés ci-dessus.
 - d. Tout préjudice autre que corporel, subi par des tiers durant les opérations de désensablement, pour autant que l'assistant ait dû donner suite à des demandes d'indemnisation justifiées légalement.
2. En cas d'intervention d'un pousseur, les dispositions ci-dessus s'appliqueront par analogie.

REGLE XXI

Allègement

1. Lorsque la mise à terre ou le transbordement de tout ou partie de la cargaison constituera un acte d'avarie commune, ne seront admis en avarie commune que:
 - a. Les dépenses occasionnées par le déchargement, le séjour en bateaux-allèges ou à terre et le réembarquement de la cargaison allégée;
 - b. La valeur du matériel perdu et/ou le coût de la réparation des avaries subies par ces bateaux-allèges au cours de l'allègement;
 - c. L'indemnité de chômage correspondant exclusivement à la période d'immobilisation du bateau-allèges pendant l'exécution des remplacements et/ou réparations visés ci-dessus;
 - d. Les avaries par le bateau assisté au cours de ces opérations;
 - e. Les pertes et avaries subies par la cargaison allégée, tant au cours de sa manutention que pendant son séjour à terre ou sur bateaux-allèges;
 - f. La prime de l'assurance éventuellement conclue.
2. Quand le bateau est allégé dans le cours normal du voyage, il n'y a pas avarie commune.

REGLE XXII

Hivernage

1. Les frais d'entrée et de sortie, les frais de remorquage, les droits de port, les frais de gardiennage pour le bateau chargé seront exclusivement répartis en avarie commune lorsque, en raison du gel, le batelier se voit contraint de chercher refuge dans un port intermédiaire. Il en sera de même pour les frais d'allègement ainsi que les dommages occasionnés par l'allègement, lorsque pour alléger le bateau, la cargaison doit être transbordée en tout ou partie en bateaux-allèges.
2. Pour autant qu'il existera des tarifs de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin pour les frais mentionnés au paragraphe 1, ces frais seront calculés d'après ces tarifs.

REGLES XXIII

Conditions communes aux Règles XX, XXI et XXII

1. Nonobstant les dispositions restrictives des Règles précitées, seront admissibles en avarie commune les indemnités qui auront été fixées par des décisions judiciaires ou arbitrales.
2. Toutes les dispositions prévues par ces mêmes Règles ainsi que celle précisée par le paragraphe 1 de la présente seront applicables, sans restriction, même lorsque les bateaux assistants et assistés appartiennent au même armateur ou propriétaire ou relèvent de la même gestion.
3. Les admissions prévues par ces Règles se limiteront aux pertes et avaries qui sont les conséquences directes de l'assistance, de l'allègement ou du remorquage.

REGLES XXIV

Port de refuge

1. Lorsque, en dehors du cas mentionné à la Règle XXII, le batelier fait acte d'avarie commune en conduisant son bateau dans un port et/ou en y séjournant, seront exclusivement admis en avarie commune les frais d'entrée et de sortie, les frais de remorquage, les droits de ports et les frais de gardiennage pour le bateau chargé.
2. Toutefois, le fait pour un bateau de gagner un port et/ou d'y séjournner en raison de basses eaux ne justifiera pas d'admission en avarie commune.

REGLE XXV

Convois

1. Est considéré comme convoi dans le sens de cette règle, un ensemble de bâtiments qui sont liés entre eux de telle façon que chaque bâtiment n'a, pour soi, pas de liberté propre de mouvement.
2. Lorsque des mesures sont prises dans le but de sauver d'un péril commun un et/ou plusieurs ou tous les bâtiments de convoi et leur cargaison, il sera fait application des Règles I à XXV incluse. Un bâtiment du convoi ne se trouve pas en péril commun avec un autre bâtiment de ce convoi si par simple séparation de cet autre bâtiment il peut être mis en sécurité.
3. Dans le cas d'un péril commun, les règles I à XXV incluse seront appliquées tant au profit qu'à la charge des diverses parties intéressées aux bâtiments du convoi et à leur cargaison.
4. Pour le calcul des valeurs contributives et des admissions, les bâtiments sont assimilés au terme général de 'bateau' et la totalité des cargaisons transportées dans les bâtiments assimilée au terme général de 'cargaison' et ceci dans le sens où ces mots sont utilisés dans les règles I à XXIV incluse.

ESSENTIAL LITERATURE

- G. Doguet e.a., *Commentaires sur les Règles du Rhin IVR 1979*, Rotterdam: IVR 1979; ISBN 70309-02-5
Première édition par Georges Goguet (†), Pierre Latron, Henri Schadee et Henry Voet (†); révisée et adaptée par Henri Schadee avec la collaboration de Jean Louis Bilat et Robert Schwob.
Deutscher Text redigiert von Friedrich Wehner in Zusammenarbeit mit Henri Schadee.
Nederlandse tekst verzorgd door Mr J.J.H. Gerritzen en Mr Henri Voet.