

**RHINE RULES IVR 1979 (Edition 1996)<sup>1</sup>****Rule I****General Average**

Sacrifices and expenditure reasonably made and/or incurred, in extraordinary circumstances, for the purpose of saving a vessel and its cargo from a common peril are general average.

**Rule II****Substituted expenses**

Extra expenses occasioned by the adoption of a measure resulting in savings in general average allowances shall be allowed in general average up to the amount of the expenses thereby saved.

Disbursements incurred as a result of the substituted measure shall be regarded as extra expenses after the deduction of such expenses as would have been incurred in the normal course of the voyage.

**Rule III****Effect of fault**

When the event which necessitated the sacrifice or expenditure 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****Exclusions**

1. Losses or damages suffered or expenses incurred through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatever, such as loss on exchange, shall not be allowed as general average.
2. In no case shall losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment, in particular the cost of removing such damage, be allowed as general average.

However, costs incurred in preventing or minimizing damage to the environment shall be allowed as general average if incurred as a condition of a general average measure.

**Rule V****Proof**

The burden of proof that a loss or expense should be allowed in general average is upon the party claiming such allowance.

---

<sup>1</sup> Adopted by the Board of Directors on 17 November 1995.

## Rule VI

**Allowances – vessel**

1. The extent of physical damages allowable in general average shall be determined on the basis of surveys as provided in Rule XIII.
2. From the sum allowable as general average the following shall be deducted in respect of 'new for old':
  - 1/5 th of the renewals to vessels, motors, machinery or boilers which have been in service from 1 to 5 years;
  - 1/4 th of the renewals to vessels, motors, machinery or boilers which have been in service from 6 to 10 years;
  - 1/3 rd of the renewals to vessels, motors, machinery or boilers which have been in service over 10 years.

no deduction for anchors and anchor chains.

no deduction shall be made from the costs of temporary repairs, or from renewals to vessels, motors, machinery or boilers which have been in service for less than one year at the date of the accident.
3. Towing and coupling lines shall be allowed at their net cost.
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 vessel.
5. When a vessel 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**

1. 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.
2. Where all or part of the cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be allowed in general average shall be the difference between the nett proceeds of sale and the nett 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 in respect of cargo sacrificed, shall be the gross freight lost.

## Rule IX

**Allowances – interest**

Amounts allowable in general average shall bear interest at 7% p.a., calculated from the date of their payment or from the moment when the party entitled thereto received or would have received the items sacrificed until three months after the date of adjustment.

## Rule X

**Allowances – survey costs, 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 be allowed in general average.

## Rule XI

**Currencies**

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 use at the place and at the moment of the termination of the adventure. Contributory values shall be calculated using rates of exchange at the termination of the adventure.

## Rule XII

**Contributory values**

1. The contributory value of the vessel 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 vessels, such directives shall be accepted as being applicable.
2. The contributory value of cargo shall be based, in principle, on its CIF value at the termination of the adventure and its condition at that time.

The contributory value of the 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. Any special compensation which falls upon the ship by virtue of art. 14 of the International Convention on Salvage 1989 shall not be deducted from the value as referred to under para 1 above.
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

#### Surveys

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 damaged goods. The concerned in the vessel 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 vessel: by a survey by one or more surveyors 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 note in the Average Bond and may be represented at the survey.

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

### Rule XIV

#### The obligation to furnish 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 within 6 months after he has requested them.

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

#### The drawing up of the statement of general average

The shipowner has the right and, if one of the interested parties so demands, the duty to have the adjustment 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, 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 in putting up security for settling under the average statement, or for fulfilment of obligations towards salvors and others shall likewise be allowed in general average.

Payments on account made on the basis of the security shall also bear interest at 7% p.a., 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 this is a general average act, shall only be made good in general average when the vessel has in fact been refloated and recognized as reasonably repairable.

#### Rule XIX

##### **Raising a sunken vessel**

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

#### Rule XX

##### **Assistance by towage etc.**

1. Where towage assistance is rendered to a stranded vessel, constituting a general average act, the remuneration paid to the assisting vessel shall be admitted in general average, but may include only 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 vessel herself, before attaching or after releasing the towing rope, is in the zone of danger in direct connection with the rendering of assistance, shall be considered as an exceptional circumstance.

- c) indemnity for demurrage, but exclusively during the period the assisting vessel is immobilized for the execution of replacement or repair work 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 the case of intervention by a pushboat.

#### Rule XXI

#### **Lighterage**

1. When the storage ashore or transhipment of all or part of the cargo constitutes a general average act, there shall be allowed in general average only:
  - 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 vessel during these operations
  - e) loss and damage sustained by the discharged cargo, in the course of the handling as well as during the storage on land or in the lighters.
  - f) the premium for insurance, if any.
2. When the vessel is lightered in the normal course of the voyage, there will be no general average.

#### Rule XXII

#### **Wintering**

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

There shall also be allowed the expenses of lightering and damage occasioned by lightering when, in order to lighten the vessel, 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 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.
4. The general average allowances shall also include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in art. 13 paragraph 1 (b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

Special compensation payable to a salvor by the shipowner under art. 14 of the said convention to the extent specified in paragraph 4 of that article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

#### Rule XXIV

##### **Port of refuge**

1. When, apart from the case mentioned by Rule XXII, the barge master performs a general average act by taking his vessel into a port and/or by remaining there, only the expenses of entering and leaving, towage costs, port dues and the expenses for guarding the loaded ship shall be allowed in general average.
2. However, when a vessel enters a port and/or remains there because of low water, this shall not justify any allowance in general average.

#### Rule XXV

##### **Convoys**

1. For the purpose of this Rule, a convoy is considered to be a group of vessels coupled with each other in such a way that none of the vessels has any freedom of independent movement.
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, Rules I to XXIV shall be applied accordingly. A vessel forming part of a convoy is not in common peril with another vessel of that convoy, if by a mere uncoupling of the connection with such other vessel she can be placed in safety.

3. If a common peril exists Rules I to XXIV shall be applied as much for the profit as to the charge of those concerned in the vessels of the convoy and their cargoes.
4. For the calculation of contributory values and allowances the vessels will be considered to be 'the vessel' and the total cargo carried in those vessels will be considered to be 'the cargo' in the sense these words bear in Rules 1 to XXIV.

#### Rule XXVI

##### **Trucks, Containers, Pallets and similar articles of transport**

1. Whenever, in the preceding rules, reference is made to 'cargo' this should be understood to include, irrespective of their individual ownership, trucks, containers, pallets, and similar articles of transport which are or may be used to consolidate goods.
2. Allowances and contributory values in respect of the articles of transport mentioned in paragraph 1) shall be based upon their actual value on the last day of discharge from the vessel, or at the termination of the adventure in case this ends at a place other than the original destination, and not upon any CIF value as mentioned in Rules VVI and XII.

In so far as there exist directives of the International Association for the Rhine Ships Register (IVR) for calculating the value of the articles of transport mentioned in paragraph 1), such directives shall be applicable.

3. The provisions of Rule XIII shall apply to all damage surveys coming within the terms of Rule XIII. 1. a), and involving the articles of transport mentioned in paragraph 1).

**RÈGLES DU RHIN IVR 1979 (Édition 1996)<sup>2</sup>**

## Règle 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.

## Règle 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.

## Règle 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.

## Règle IV

**Exclusion**

1. 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.
2. Est formellement exclue de l'avarie commune toute indemnisation pour pertes, dommages et frais résultant d'une atteinte à l'intégrité de l'environnement et notamment les frais nécessaires à la dépollution. Toutefois, les frais exposés pour la prévention ou la diminution d'une telle atteinte à l'intégrité de l'environnement seront rémunérés à condition qu'ils soient la conséquence d'une mesure d'avarie commune.

## Règle V

**Preuve**

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

---

<sup>2</sup> Adoptées par le Conseil d'Administration le 17 novembre 1995.

## Règle 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, à savoir:
  - 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 de renouvellements affectant des bateaux, moteurs, machines ou chaudières mis en service à partir de la lié 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 ou chaudières mis en service depuis moins d'un an à la date de l'accident.
3. Les toulines et les câbles d'accouplement seront admis 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.

## Règle 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 la 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 tout 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.

## Règle 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.

## Règle 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 trois mois après la date de la dispache.

## Règle X

**Admissions – frais d'expertises, 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 (IVR).

## Règle 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 heu et au moment de la fin du voyage. Le calcul des valeurs contributives devra se faire au cours de la date de la fin du voyage.

## Règle 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 (IVR) 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.

L'indemnité spéciale prévue par l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance supportée le bateau ne doit pas être déduite de sa valeur contributive telle que définie sous point 1.

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 payé soit admis en avarie commune il contribuera sur le montant de cette admission.

### Règle 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 (IVR).

### Règle XIV

#### Obligation de fournir les informations requises

Les intéressés à l'avarie commune fourniront au dispacheur et ceci dans un délai de 6 mois courant à partir de la date où il en aura fait la demande, 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.

### Règle 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 (IVR).

## Règle 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 (IVR). Cette disposition n'entraîne aucune renonciation des parties à une procédure judiciaire ou arbitrale.

## Règle XVII

**Traitement des dépôts en espèces et garanties**

Lorsque les dépôts en espèce 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 dispacheur et de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin (IVR) 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 dispacheur et de l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin (IVR). Ces dépôts, paiements ou remboursements, seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

Les sommes ainsi déposées porteront intérêts à 7% 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 7% l'an, qui seront admis en avarie commune.

## Règle 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.

## Règle XIX

**Renflouement d'un bateau coulé**

Si le bateau a coulé (sans que cela ait 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.

## Règle 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 du Registre des Bateaux du Rhin (IVR) 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 être larguée. Sera considérée 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.

## Règle 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-allège pendant l'exécution des remplacements et/ou réparations visés ci-dessus;
  - d) les avaries subies 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.

Règle 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 (IVR) pour les frais mentionnés au paragraphe 1, ces frais seront calculés d'après ces tarifs.

Règle 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.
4. Les admissions en avarie commune comprennent également la rémunération d'assistance dans la fixation de laquelle l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, tels qu'ils sont énoncés à l'article 13 paragraphe 1 b) de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, ont été pris en compte.

L'indemnité spéciale payable à l'assistant par l'armateur sous l'empire de l'article 14 de la dite convention, dans les conditions indiquées par le paragraphe 4 de cet article, ou d'une autre disposition de portée semblable ne sera admise en avarie commune.

Règle 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 port et les frais de gardiennage pour le bateau chargé.
2. Toutefois, le fait pour un bateau de gagner un port et/ou d'y séjourner en raison de basses eaux ne justifiera pas d'admission en avarie commune.

Règle XXV**Convois**

1. Est considéré comme convoi au 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 1 à XXIV 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 XXIV incluse seront appliquées tant au profit qu'à la charge de 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.

#### Règle XXVI

#### **Véhicules routiers, Conteneurs, palettes et modules de transport ou de chargement analogues**

1. Les véhicules routiers, conteneurs, palettes et modules de transport ou de chargement analogues sont considérés comme faisant partie de la cargaison au sens des Règles qui précèdent, quel qu'en soit leur propriétaire.
2. Par dérogation aux Règles VII et XII, les montants admissibles et les valeurs contributives pour ces véhicules routiers, conteneurs, palettes et modules de transport ou de chargement analogues seront basés sur leur valeur réelle au dernier jour de déchargement du bateau ou à la fin du voyage lorsque celui-ci se termine en un autre lieu que celui de la destination primitive. Si l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin (IVR) édicté des directives pour le calcul des valeurs desdits modules de transport ou de chargement, celles-ci seront reconnues.
3. Lorsque les expertises prévues à la Règle XIII la) concernent également les véhicules routiers, conteneurs, palettes et modules de transport ou de chargement analogues, les dispositions correspondantes de la Règle XIII seront applicables.

**ESSENTIAL LITERATURE**

- G. Doguet e.a., *Commentaires sur les Règles du Rhin IVR 1979 Edition 1996*, Rotterdam: IVR 1995; ISBN 90-70309-23-8  
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; complétée par J.J.H. Gerritzen.  
Deutscher Text redigiert von Friedrich Wehner in Zusammenarbeit mit Henri Schadee.  
Nederlandse tekst verzorgd door Mr J.J.H. Gerritzen en Mr Henri Voet.  
English translation of the French text prepared by John Macdonald (Richards, Hogg Ltd-London).