

**INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

# **DOCUMENTATION**

**1971**

**II**

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

**INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

**DOCUMENTATION**

**1971**

**II**

**REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES  
REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS**

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

SWEDISH ASSOCIATION OF INTERNATIONAL  
MARITIME LAW

REPLY

The Swedish Association of International Maritime Law would first of all like to compliment the authors of the Preliminary report on the very complete and clear way in which the subject of a revision of the YAR is presented.

The Association appointed a working group consisting of Mr. P.E. Hedborg, Mr. N. Kihlbom and Mr. K. Pineus to look into the questions raised and present its views.

Their report reads as follows :

GENERAL OBSERVATIONS

Before going into any details about General Average (termed GA) and the York Antwerp Rules (termed YAR) we should like to call attention to the fact that the voluntary agreement embodied in the YAR is at present the most successful achievement in reaching world wide uniformity in the field of maritime law. The YAR cover a much larger section of the trade, geographically or otherwise, than say the Hague Rules. This being the situation, one should obviously be careful and cautious when advocating their revision and reform. Only those modifications or amendments that would materially simplify matters should be recommended.

To resort to an apportionment in General Average or not is a decision to be taken by the party or parties concerned. The YAR are intended to serve the interests of the commercial world. The mere fact that they exist, in their 1950 version or in a modified one, does not constitute a burden on the parties. There may be particular trades and/or situations where resorting to a more simplified set of rules might perhaps prove advantageous. No doubt the parties engaged in such traffic will be able to devise the proper system that will take care of their need and of the situation that may arise.

In the circumstances we feel entitled to confine ourselves to the YAR and their revision.

ASSOCIATION SUEDOISE  
DE DROIT MARITIME INTERNATIONAL

REPONSE

L'Association Suédoise de Droit Maritime désire en premier lieu féliciter les auteurs du rapport préliminaire pour la façon très complète et précise dont ils ont présenté le sujet de la révision des Règles d'York et d'Anvers.

L'Association Suédoise a désigné un groupe de travail composé de Messieurs P.E. Hedborg, N. Kihlbom et K. Pineus et chargé de donner son opinion après avoir examiné les questions soulevées dans le rapport préliminaire.

Le rapport du groupe de travail est libellé comme suit :

REMARQUES GENERALES

Avant d'aborder l'avarie commune (AC) et les Règles d'York et d'Anvers (RYA) dans les détails, nous aimerions faire remarquer que l'accord librement consenti que matérialisent les RYA représente à l'heure actuelle l'œuvre ayant le mieux réussi à atteindre une uniformité dans le domaine du droit maritime. Les RYA embrassent une branche du commerce beaucoup plus étendue que les Règles de La Haye tant dans le domaine géographique que dans tout autre domaine. On ne doit dès lors préconiser la révision et la réforme des RYA qu'avec beaucoup de prudence et de circonspection. Seuls peuvent être recommandés les modifications et amendements tendant à une simplification sensible.

La décision d'avoir ou non recours à une répartition en avarie commune doit être prise par la partie ou les parties intéressées. Les RYA ont pour but de servir les intérêts du monde commercial. Le simple fait que ces Règles existent dans leur version de 1950 ou dans une version modifiée ne constitue pas une charge pour les parties. Il peut y avoir des situations et/ou des commerces particuliers où une série séparée de Règles simplifiées serait un avantage. Les parties intéressées découvriront, sans doute, le système répondant à leurs nécessités dans toute situation.

Dans ces conditions, nous croyons pouvoir nous en tenir aux RYA et à leur révision.

## LETTERED RULES

To *questions Nos. 1, 2 and 3* under this heading our reply is negative.

*Question No. 4.* We have considered whether it would be advantageous to introduce some qualifications in respect of the definition of « peril » in Rule A, that it should be « imminent » or « impending » or words to that effect. However, we believe that this might well create more difficulties than it would solve.

We believe it should be left to practice to decide its application. Circumstances vary too much to make it possible to lay down too narrow a definition. The assessments by the average adjuster of the risks involved are not necessarily alike everywhere. We take this opportunity to underline that tendencies to accept even a somewhat remote and hypothetical peril should not be encouraged.

The difficulties in applying Rule F, if such there are, mentioned in *question No. 5*, are not the result of the working of the rule, but rather of the complexities of the problems it deals with. We have no suggestion to make in respect of Rule F.

*Question 6.* We do not think a revision of Rule G is called for, provided the proper wording as to invoice values are made to appear in Rules XVI and XVII.

*Question 7.* We are aware that in some cases salvage remunerations are apportioned between the parties not as GA, but on a different basis. This, we believe, sometimes happens in the United Kingdom. If a special rule in the YAR would assist our British friends to do away with such practice, they will no doubt come forward with concrete proposals, which we will study with sympathy.

## NUMBERED RULES

*Questions under 1, 2, 3 and 4.* Having in mind the attitude towards the YAR as a whole, as explained under « General Observations », we would recommend the status quo.

*Question 5.* Underwriters have devoted much attention to the question of how to deal with damage caused by fire and by extinguishing operations. Should damages caused by the one or the other « rest where they fall » or should damage caused by extinguishing operations be recoverable in GA ? There is as yet no clear-cut opinion among underwriters as to the final attitude they are prepared to adopt.

However, our reply cannot be made to wait until the outcome of such deliberations are known. We submit therefore that at any rate two simplifications already be introduced in Rule III :

## LES REGLES LETTRES

Nous répondons négativement aux *questions Nos. 1, 2 et 3* de ce chapitre.

*Question No. 4.* Nous avons considéré l'avantage éventuel qu'il y aurait à circonscrire la définition du mot « péril » à la Règle A en ajoutant « imminent » ou « menaçant » ou tout autre terme ayant la même signification. Nous croyons, néanmoins, que ceci créerait plus de difficultés que cela n'en aplanirait.

Nous pensons qu'il faut laisser à la pratique le soin d'appliquer la notion. Les circonstances varient trop pour nous permettre d'élaborer une interprétation qui sera trop limitative. Les évaluations des risques courus faites par les dispatcheurs ne sont pas nécessairement les mêmes partout. Nous saisissons cette occasion pour insister sur le fait qu'il ne faudrait pas encourager une tendance consistant à accepter un péril même assez vague et hypothétique.

Lorsque l'on applique la Règle F, les difficultés, si difficultés il y a, dont on parle à la *question No. 5*, ne proviennent pas de l'application de la Règle mais plutôt de la complexité des problèmes qu'elle traite. Nous n'avons pas de proposition à formuler en ce qui concerne la Règle F.

*Question No. 6.* Pourvu que la rédaction des Règles XVI et XVII soit adéquate en ce qui concerne les valeurs de facture, nous ne voyons pas la nécessité d'une révision de la Règle G.

*Question 7.* Nous sommes conscients que dans certains cas, les rémunérations pour sauvetage sont réparties sur une base autre que l'avarie commune. Nous croyons que ceci a parfois lieu au Royaume-Uni. Si une règle spéciale dans les RYA pouvait aider nos amis britanniques à éliminer cette pratique, ils nous feront sans doute des propositions concrètes que nous étudierons avec toute notre bienveillance.

## LES REGLES NUMEROTEES

*Questions Nos. 1, 2, 3 et 4.* Nous basant sur notre attitude vis-à-vis de l'ensemble des Règles des RYA que nous avons expliquée au chapitre « Remarques générales » nous recommandons le statu quo.

*Question 5.* Les compagnies d'assurances ont accordé une attention toute particulière à la question de savoir comment considérer le dommage provenant d'incendies et des mesures d'extinction. Doit-on laisser ces dommages « à charge de qui les subit » ou bien les dommages résultant de mesures d'extinction peuvent-ils être bonifiés en avarie commune ? Jusqu'ici, les compagnies d'assurances n'ont pas émis d'opinion précise quant à l'attitude qu'elles comptent adopter.

Cependant, notre réponse ne peut attendre l'issue de ces délibérations. Nous suggérons dès lors que, de toute façon, l'on introduise les deux simplifications suivantes dans la Règle III :

i) a provision expressly excluding smoke damage from allowance in GA and ii) striking out the exclusion in Rule III, second part.

We cannot see that a sharp line can be drawn between damage caused by extinguishing operations on the one hand and expenditures incurred to make good or mitigate such damage on the other. Damage to the ship practically always turns up in the shape of costs of repairs whereas cargo damage may or may not take that form. The two, damage caused by extinguishing operations and expenditures to that end, should be treated on the same basis.

*Question 6, Rule IV.* In view of our general approach to the Rules we can see no harm in retaining this link with the past.

*Question 7.* Sacrifice to property resulting from refloating operations should still be allowed in GA and we do not recommend a change in *Rule V*.

*Question 8, Rule VI.* The same reply applies as in respect of Rule IV.

*Question 9, Rule VII.* It is true that the second part of this Rule involves a restriction to the principles of Rule A. In our view, the benefits derived from this restriction far outweigh its possible disadvantages and we strongly support its retention.

*Question 10, a) Rules X and XI.* We are not aware that in practice the application of the present provisions about port of refuge calls has led to misuse. If the parties keep a sharp look-out for any malpractice, we believe that there should be no risk and that the Rules as they stand should continue to work out satisfactorily.

b) The question of substituted expenses is dealt with in Rule F, i.e. the general rule, and in Rule X, a), and Rule XIV, second para. Rule X, d), differs from the other two provisions in that it lays down that one should take into account the saving that may have accrued to interests other than GA. However, as experience has taught us, this is not often done in practice. Already at the time when the revision of the YAR 1950 was being debated, it was suggested that that particular idea be done away with. It was retained, however, in order, so it was said, to facilitate the bargaining position of cargo interests. We believe that in practice the effect of it in that respect has been small indeed and we recommend that Rule X, d), be reshaped along the lines of Rule XIV.

The other condition laid down in Rule X, d), that it operate only when the vessel is in a port or place where it is practicable to repair her, says in effect that there must be a choice and that only when there are, in fact, two or more courses open, can the rule apply. This, we think,

i) une disposition stipulant expressément que le dommage par fumée ne devrait pas être bonifié en avarie commune et (ii) éliminant l'exclusion à la Règle III, seconde partie.

Nous ne croyons pas que l'on puisse tracer une ligne de démarcation entre, d'une part, le dommage résultant de mesures d'extinction et, d'autre part, les dépenses consenties pour réparer ou réduire ces dommages. Les dommages à un navire prennent presque toujours la forme de dépenses en réparations tandis que les dommages à la cargaison peuvent ne pas se présenter de la même façon. Les deux facteurs, dommages résultant de mesures d'extinction et dépenses en décollant, devraient être traités sur une même base.

*Question 6, Règle IV.* Etant donné notre approche générale des Règles, nous ne voyons aucun inconvénient à maintenir ce lien avec le passé.

*Question 7.* Les sacrifices de propriété résultant d'opérations de renflouement doivent continuer à être bonifiés en avarie commune et nous ne favorisons aucun changement à la Règle V.

*Question 8, Règle VI.* Même réponse que pour la Règle IV.

*Question 9, Règle VII.* Il est vrai que nous trouvons dans la seconde partie de cette Règle une limitation aux principes de la Règle A. A notre avis, les avantages que l'on tire de cette limitation en compensent de loin les inconvénients éventuels et nous désirons son maintien.

*Question 10, a), Règles X et XI.* Nous n'avons pas connaissance de cas où l'application des dispositions actuelles concernant les escales aux ports de refuge ont entraîné des abus dans la pratique. Nous pensons que si les parties intéressées veillent à ce qu'aucun abus ne se produise, il n'y aura aucun risque et les Règles, dans leur forme actuelle, continueront à donner toute satisfaction.

b) La question des dépenses substituées est traitée à la Règle F, qui énonce la règle générale, et aux Règles X, a) et XIV, second par. La Règle X, d) se différencie des deux autres dispositions du fait qu'elle stipule la prise en considération du montant épargné afférent aux intérêts autres que l'avarie commune. Toutefois, comme nous en avons fait l'expérience nous-mêmes, cela n'est guère appliqué en pratique. Déjà, au moment des débats sur la révision des RYA de 1950, il fut question d'abandonner cette idée. Elle fut néanmoins maintenue pour, à ce qu'il semble, faciliter le marchandage par les intéressés à la cargaison. Nous pensons qu'en pratique, ses effets ont été peu sensibles et nous recommandons que l'on modifie la Règle X, d) dans l'esprit de la Règle XIV.

La seconde condition exprimée à la Règle X, d), c'est-à-dire que cette Règle n'entre en vigueur que lorsque le navire se trouve dans un port ou lieu où il est pratiquement possible de le réparer, revient à dire qu'il doit y avoir une solution de rechange et que la règle



is an important prerequisite for the application of Rule X, d). « Practicable » should not be allowed to slip and become the equivalent of « theoretically possible », or words to that effect.

Our conclusion is therefore that Rule X, d) should be retained, subject to the modification that only savings to GA should be taken into account.

*Maintenance of crew.* Calculation on a percentage basis, raised under *point C* is rather a matter to be dealt with by practice and should be permissible without changing the wording of the Rules. Air transport, raised under *point D*, is a problem that is constantly undergoing changes. At one time it was considered an entirely extraordinary mode of transport; then came a stage when transport by chartered airplane was so held, but not by ordinary plane, etc. We think it is only in practice that one can keep pace with these rapid developments and we believe that no change in the Rule is warranted.

*Question 11.* We would prefer to amend Rule XIII in such a way that no « new for old » deductions are made. This would constitute a simplification of some importance and would coincide with conditions in many hull policies. The YAR having a world-wide application, we are aware that objections from some quarters might be raised against such a sweeping step. You do not ask a lady her age but ships, traditionally referred to as « she », may not be that young. Two classification periods plus two years of grace make 10 years. As an alternative, we therefore suggest a deduction of 1/3 after 10 years.

*Question 12.* The modification suggested above in respect of Rule X, d), does not affect the second paragraph of Rule XIV. If « new for old » deductions are struck out of Rule XIII, the last paragraph of Rule XIV should go too. If Rule XIII is amended, then the reference to that Rule will also have to be retained.

*Question 13.* Much discussion has been devoted to the question as to whether or not freight should contribute to GA. If, as already practiced by many adjusters, cargo is made to contribute on its invoice value without the addition of a profit element, then, it is said, freight as a profit element on the carrier's side should also go. We think that to treat prepaid or guaranteed freight, included in the C.I.F. values of cargo, differently from freight at risk, is illogical. And we do not see how any simplification of GA would be obtained even if one were to be illogical on this point.

ne peut être appliquée que lorsqu'on a le choix entre deux ou plusieurs solutions. Nous pensons que ceci constitue une condition préalable si l'on veut appliquer la Règle X, d). On devra veiller à ce que les mots « pratiquement possible » ne perdent pas de leur valeur pour devenir synonymes de « théoriquement possible » ou toute autre expression ayant le même sens.

Nous en déduisons donc que la Règle X, d) devrait être maintenue, sous réserve d'une modification stipulant que seuls les montants épargnés pour l'avarie commune seront pris en considération.

*Entretien de l'équipage.* Le calcul des dépenses sur base d'un pourcentage, auquel on se réfère à *l'alinéa C*, est plutôt une question de pratique et ce calcul doit être possible sans devoir modifier la rédaction des Règles. Le transport par avion, mentionné à *l'alinéa D*, est un problème dont l'aspect change constamment. L'avion était considéré jadis comme un moyen de transport extraordinaire; on a conservé par la suite la même attitude en ce qui concerne le transport par avion affrété en remplacement de l'avion régulier, etc. Nous pensons que seule la pratique peut suivre la cadence de ces évolutions et que, de ce fait, aucun changement ne doit être apporté à cette Règle.

*Question 11.* Nous préférierions modifier la Règle XIII de telle façon qu'aucune déduction ne soit faite à raison du « neuf au vieux ». Ceci entraînerait une simplification importante et s'harmoniserait avec les conditions reprises dans bon nombre de polices d'assurances sur corps. Les RYA étant en vigueur à travers le monde, nous pensons qu'une mesure de cette envergure donnerait lieu à des objections dans certains milieux. On ne demande jamais à une dame quel âge elle peut avoir, mais les navires à qui l'on accorde traditionnellement le genre féminin (en anglais), ne sont peut-être plus tout jeunes. Deux périodes de classification, plus deux années de répit, font 10 ans. Nous proposons donc comme solution de rechange une déduction de 1/3 après 10 ans.

*Question 12.* La modification proposée ci-dessus pour la Règle X, d) n'affecte pas le second paragraphe de la Règle XIV. Si les déductions à raison du « neuf au vieux » sont éliminées à la Règle XIII, le dernier paragraphe de la Règle XIV devra lui aussi être aboli. Si la Règle XIII est modifiée, la référence à cette Règle devra également être maintenue.

*Question 13.* La question de savoir si le fret doit ou non contribuer en avarie commune a été longuement discutée. Si le fret est amené à contribuer d'après la valeur de la facture sans élément de profit, comme le font dès à présent plusieurs dispatcheurs, il devra également être éliminé comme élément de profit pour le transporteur.

Il serait illogique, à notre avis, de soumettre le fret payé d'avance ou garanti, repris dans la valeur C.A.F. de la cargaison, à un régime autre que celui que l'on applique au fret en risque et, en admettant que l'on persévère dans cette voie, nous ne voyons pas comment arriver à une simplification quelconque de l'avarie commune.

*Question 14. Contributory value.*

a) We support the idea expressed in the text to the effect that the invoice values should be adopted as the contributory values for cargo. Where freight is guaranteed, the C.I.F. values should be used, otherwise the F.O.B. values or the C. & I. values. This constitutes a simplification and coincides with the practice now prevailing in Scandinavia. Whether the cases where no invoices are actually issued are numerous enough to warrant a special provision, we are not prepared to say; we would have thought not and that they could be left to the adjuster's discretion.

b) The use of values insured as contributory values is today adopted in respect of personal belongings, used cars, etc. To make it a general rule has, in our view, little to recommend for itself. We prefer the solution under a).

c) We are in favour of the proposed amendment to fix the freight at Shipowners' risk at two thirds of the gross freight, which would be a simplification, particularly from the Shipowners' point of view.

d) In view of the attitude taken and expressed under a) above, we are not in favour of the solution submitted under d).

*Question 15.* Obviously, if the suggestion to do away entirely with « new for old » deductions is adopted, the last words in the first sentence of Rule XVIII will have to go.

The second paragraph of Rule XVIII deals with both actual or constructive total losses. We hardly see how it can be possible to apply the rule where there is an actual total loss. We submit that the words « an actual or » be struck out.

The application of the second paragraph of Rule XVIII in respect of a vessel that is a constructive total loss works out as follows :

Sound value of the vessel is, say,	20.000.000,—
the estimated costs of repair of PA damages . . . (less)	16.000.000,—
	<hr/>
	4.000.000,—
and the sale's proceeds actually obtained for the damaged vessel is	(less) 3.000.000,—
	<hr/>
the amount to be allowed in GA is the balance or	1.000.000,—
	<hr/>

No change has been suggested that would constitute a simplification and we are not aware that its application in practice is too difficult.

*Question 14. Valeurs contributives.*

a) Nous appuyons la proposition d'adopter les valeurs de facture comme valeurs contributives pour la cargaison. Lorsque le fret est garanti, on prendra les valeurs C.A.F., autrement, les valeurs F.O.B. ou C. & A. Ceci entraîne une simplification et correspond à la pratique déjà en usage en Scandinavie. Nous ne savons vraiment pas si le nombre de cas où l'on a omis d'émettre une facture est assez élevé pour justifier une disposition spéciale; à notre avis, il ne l'est pas et il vaut mieux laisser le dispatcheur trancher ces cas.

b) De nos jours, il est courant que la valeur assurée soit prise comme valeur contributive dans le cas d'objets personnels, de voitures usagées, etc. A notre avis, il y aurait peu à gagner à en faire une règle générale. Nous préférons la solution reprise à l'alinéa a).

c) Nous préconisons l'amendement qui propose de fixer le fret en risque pour l'armateur aux deux tiers du montant brut du fret, ce qui entraînerait une simplification, surtout du point de vue de l'armateur.

d) Compte tenu de l'attitude prise et exprimée à l'alinéa a), nous ne préconisons pas la solution soumise à l'alinéa d).

*Question 15.* Il est certain que si la proposition d'éliminer les déductions à raison du « neuf au vieux » est adoptée, les derniers mots de la première phrase de la Règle XVIII devront être biffés.

Le second paragraphe de la Règle XVIII traite, et de pertes totales effectives, et de pertes réputées totales. Nous ne voyons pas comment l'on pourrait appliquer la Règle lorsqu'il y a perte totale effective. Nous proposons que les mots « perte totale effective ou » soient biffés.

Lorsqu'il y a perte réputée totale du navire et que l'on applique le second paragraphe de la Règle XVIII, le calcul se fera comme suit :  
La valeur du navire à l'état sain était de, par exemple 20.000.000,—  
la valeur d'estimation des frais de réparation pour  
dommages AP (moins) 16.000.000,—

4.000.000,—

et le produit de vente effectivement réalisé pour le  
navire endommagé (moins) 3.000.000,—

le montant à admettre en AC sera le solde, soit 1.000.000,—

Il n'y a eu aucune proposition entraînant la simplification du second paragraphe de la Règle XVIII et nous ne croyons pas que, dans la pratique, son application donne lieu à des difficultés.

*Question 16.* Nous avons pleinement conscience de certaines critiques soulevées à l'encontre de la règle se rapportant à la commission de 2 % qui a été introduite à l'époque afin d'encourager les parties à exposer les débours qui sont à charge de l'avarie commune. Cependant, nous

*Question 16.* We are well aware of the criticism raised in some quarters against the 2 % commission rule, introduced at the time in order to encourage a party to incur out-of-pocket GA expenses. We have, however, found many cases where the 2 % commission rule worked out to the advantage of GA. We refer, i.a., to settlement with salvors where remunerations offered, which are favourable to GA, are accepted subject to payment being made within a particularly brief period. There are other examples as well. We have discussed whether the commission rule should be restricted to salvage money, but have reached the conclusion that it should be allowed to stand as it is.

*Question 17. a)* It is the experience of many that contributions to GA come in very slowly indeed. In Sweden, interest is calculated up to the end of the four weeks approbation period (Appeal to the Court can be lodged against a statement within four weeks). Calculation of interest after a certain period after the date of issue might mitigate the loss to the party trying to collect GA contribution, provided it is not used as an excuse for postponing the settlement.

It has been suggested in some quarters that a rule should be introduced granting the right to add 6 % interest to contributions shown unless settlement is obtained within four months after the date of issue, such interest to begin to run after expiry of the four months period.

The various devices are aimed at speeding up the settlement of GA where the present situation is believed to be far from satisfactory. Unless effective steps are taken by introducing more drastic provisions in the Rules themselves or in the average bonds, the collection of cash deposits is bound to increase, a development that is not an unmitigated blessing.

b) The rate of interest is obviously a low one as things stand today. If general support can be obtained for a rise from 5 to 6 percent, we are quite prepared to support such an alteration. On no account, though, should interest be made to depend on the rate of interest prevailing at a particular place or port or at a particular moment.

#### THE RULE OF INTERPRETATION

We recommend that the Rule be retained in its present shape. It was introduced at the time to clarify the relationship between the lettered Rules and the numbered Rules; this relationship should not be altered.

nous sommes trouvés devant de nombreux cas où la commission de 2 % se soldait par un avantage en faveur de l'avarie commune. Nous nous référons, entre autres, à ces règlements avec les sauveteurs où les rémunérations offertes, dont l'avarie commune tirera profit, sont acceptées à condition que le paiement se fasse à très bref délai. Il y a d'autres exemples. Nous avons débattu la question de savoir si la règle se rapportant à la commission devait se limiter à l'argent pour les besoins de sauvetage, mais nous sommes arrivés à la conclusion qu'il vaudrait mieux laisser les choses comme elles sont.

*Question 17.*

a) De nombreuses personnes savent par expérience que le paiement des contributions à l'avarie commune donne lieu à de très sérieux retards. En Suède, les intérêts sont calculés jusqu'à la fin de la période d'approbation de quatre semaines. (Tout recours en justice contre une dispache peut se faire dans un délai de quatre semaines). Le calcul des intérêts à partir d'une certaine période après la date d'émission pourrait adoucir la perte pour ceux à qui la contribution à l'avarie commune est destinée, pourvu que l'on ne s'en serve pas comme excuse pour différer le règlement.

Certains ont proposé qu'une règle soit introduite autorisant l'ajoute d'un intérêt de 6 % aux contributions admises à moins que le règlement se fasse dans un délai de quatre mois après la date d'émission, ces intérêts devant prendre effet après l'expiration de la période de quatre mois.

Tous ces procédés ont pour objet l'accélération du règlement de l'avarie commune, la situation actuelle étant, à notre avis, loin d'être satisfaisante. A moins que l'on ne prenne des mesures effectives pour l'introduction de dispositions dans les Règles mêmes ou dans les compromis d'avarie, l'encaissement de dépôts en argent liquide ira en augmentant, ce qui ne sera pas précisément une bénédiction.

b) Compte tenu de la situation actuelle, le taux d'intérêt est manifestement bas. Si une majorité donne son approbation à un relèvement du taux de 5 à 6 %, nous appuierons volontiers cet amendement. Toutefois, l'intérêt ne devra en aucun cas dépendre du taux d'intérêt en vigueur dans un port ou un endroit déterminé à un moment déterminé.

#### LA REGLE D'INTERPRETATION

Nous recommandons que la Règle soit maintenue telle quelle. Elle fut introduite à l'époque afin d'éclaircir le rapport existant entre les Règles lettrées et les Règles numérotées; ce rapport ne doit pas être modifié.

## OTHER MATTERS NOT DEALT WITH IN THE 1950 RULES

1. *Non-deductible Franchise.* To lay down a workable rule in the YAR, whether on a percentage basis, or an amount expressed in Poincaré Francs, is a difficult proposition. We believe that if a minimum rule is thought desirable, a suitable clause in the B/L will take care of the problem.

2. *GA Formalities.* It has been suggested that in some trades where the rapid movement of cargo to the ultimate destination is deemed essential, one should dispense with the usual method of collecting average bonds and values and rely on a B/L clause in which cargo guarantees the payment of GA contribution, such undertaking being guaranteed by cargo underwriters. This method, if acceptable to cargo underwriters, would probably necessitate an insurance to be taken out by carriers to obtain guarantees against potential losses.

The advantages of such a system, if it could be made to work, would entail no change in the YAR; it is probably restricted to particular trades where the parties are more or less known to each other and where speed in having the goods proceed to their ultimate destination is a necessity. The North Atlantic trade is a good example.

A model of a GA bond that indicates the invoice values, the deposits if any, the name of the underwriter and/or broker and whether goods arrived sound or damaged, is desirable. Models used today are in some cases much too complicated for the clients to understand and fill in properly. A simplification of the model used would probably prove beneficial. Models used by Swedish liner companies have stood their test well in practice and could probably, subject to minor modifications, serve as a basis for a standard form.

3. A minimum figure rule should not, in our mind, be inserted in the YAR. We believe that the party collecting contributions will in most cases desist from collecting minor sums; but when, let us say, one and the same underwriter has given security for several shipments, all contributions, even the small ones, would probably be asked for. Conditions and things vary too much and we believe that competition will take care of the problem. Our experience does not bear out the need for an express rule to this end.

4. Carriers who advocate the introduction of B/L clauses as discussed under question 17, d), 2, above have, we believe, the container traffic in mind.

## AUTRES MATIERES NON TRAITEES DANS LES REGLES DE 1950

1. *Franchise non déductible.* Formuler une règle praticable dans les RYA sur base d'un pourcentage ou d'un montant exprimé en francs Poincaré est difficilement réalisable. Nous pensons que, si l'on souhaite avoir une règle « minimum », l'inclusion d'une règle appropriée dans le connaissement résoudra le problème.

2. *Formalités d'avarie commune.* Il a été suggéré que pour certains commerces où il est indispensable que le mouvement des marchandises en direction de la destination finale se fasse rapidement, on soit dispensé d'observer les méthodes habituelles consistant à réunir les compromis d'avarie et les valeurs, et que l'on puisse s'en rapporter uniquement à la clause du connaissement aux termes de laquelle la cargaison se porte garante du paiement de la contribution en avarie commune, les assureurs pour la cargaison répondant de l'engagement. Si cette méthode était agréée par les assureurs pour la cargaison, les transporteurs se verraient probablement dans l'obligation de souscrire une assurance afin de se prémunir contre toute perte possible.

Si un tel système était réalisable, les avantages que l'on en tirerait n'entraîneraient aucune modification des RYA; ce système est probablement limité à des commerces bien déterminés où les parties intéressées se connaissent plus ou moins et où la rapidité de l'expédition des marchandises vers leur destination finale est un facteur déterminant. Le commerce nord-atlantique est un bon exemple.

Un compromis d'avarie indiquant les valeurs de factures, les versements en dépôt, le nom de l'assureur et/ou du courtier d'assurances et l'état des marchandises à leur arrivée, serait souhaitable. Les formulaires que l'on emploie actuellement sont parfois trop compliqués pour que la clientèle puisse les comprendre aisément et les remplir convenablement. La simplification du nouveau formulaire serait probablement un grand avantage. Les modèles qu'utilisent les compagnies de navigation suédoises ont, dans la pratique, bien subi l'épreuve et pourraient probablement servir de base à un modèle courant après quelques modifications mineures.

3. A notre avis il n'y aurait aucune utilité d'insérer une règle pour un chiffre minimum. Nous croyons que la partie percevant les contributions renoncera à encaisser des sommes minimes; toutefois, lorsque, par exemple, un seul et unique assureur émet une garantie pour plusieurs chargements, il veillera probablement à ce que toutes les contributions, si insignifiantes soient-elles, soient versées. Les conditions et les choses varient trop pour que l'on insère une nouvelle règle et nous pensons que la concurrence résoudra le problème. Nous basant sur notre expérience, nous ne préconisons pas de règle expresse dans le sens indiqué.



The necessity of speed in the delivery of the goods may well necessitate special practical arrangements between the parties, but as already stated above under 2, c), these will not affect the YAR.

Short range traffic, let us say across the Sound between Denmark and Sweden, presents a different problem. If the vessel, owing to engine trouble, has to be towed into Elsinor, for instance, the salvors, having saved ship and cargo, will undoubtedly claim salvage remuneration accordingly. A carrier in this trade will have realized long in advance that for practical and commercial reasons it is not possible to retain on board the trucks and cars during the time that is necessary to obtain GA security; he will probably have taken out an insurance to cover the cargo contribution.

Still, the carrying of trucks and cars over somewhat longer distances than described above may well give rise to GA of a traditional nature. It would therefore be useful to investigate whether any change in the wording of the rules is called for in order to make it quite clear that on principle cars and trucks, regardless of the type of transport document issued for them, should contribute to GA.

5. Whether the concept of the continuation of the voyage by another vessel needs a special agreement between the parties to become effective or whether this flows from the obligation of the carrier under the contract of affreightment, will depend on the law applicable to that situation. We believe that in Scandinavia the signing of a non-separation agreement is not an absolute prerequisite for upholding the concept of the continuation of the voyage. Situations may occur where the signing of such an agreement is desirable, i.a. because Scandinavian law may not apply to all participants in the adventure. In the circumstances, we welcome the standard form of non-separation agreement that was prepared some time ago. However, we do not feel that it should be added to the YAR. The signing of such a document might, in that case, be taken as being indispensable, which would not necessarily mean a simplification of GA when many shipments are involved.

6. We have not experienced the need of simplified versions of the YAR in Sweden.

We endorse the views submitted in the above report and accept them as the reply of the Swedish Association.

*Stockholm, February 1971.*

*Sture Petré  
Claës Palme*

4. Les transporteurs qui recommandent l'incorporation de clauses dans les connaissements, comme le mentionne la question 17, d), 2, pensent probablement au trafic des conteneurs.

Le besoin de rapidité, en ce qui concerne la délivrance des marchandises, pourrait très bien imposer certains aménagements d'ordre pratique aux parties mais, comme le mentionne l'alinéa 2, c), ces aménagements n'affecteraient pas les RYA.

Le trafic à courte distance, par exemple dans le bras de mer entre le Danemark et la Suède, présente un problème différent. Si, en raison d'une avarie aux machines, le navire doit être remorqué jusqu'à Elsinor, par exemple, les sauveteurs, ayant secouru le navire et la cargaison, vont indubitablement exiger une rémunération pour le sauvetage. Un transporteur avisé saurait depuis longtemps déjà que pour des raisons pratiques et commerciales, on ne peut pas retenir à bord du navire des camions et des voitures durant le temps nécessaire à l'obtention d'une garantie en avarie commune; il aura probablement souscrit une assurance en vue de couvrir la contribution pour la cargaison.

Cependant, le transport de camions et de voitures sur des distances plus grandes que celles dont nous avons déjà parlé, pourrait fort bien être appelé à s'inspirer de façon traditionnelle de l'avarie commune. Il serait donc utile d'examiner une nouvelle rédaction des règles afin qu'il soit clairement exprimé qu'en principe les voitures et les camions, quel que soit le type de document de transport émis, contribuent à l'avarie commune.

5. La question de savoir si, pour sortir ses effets, la notion de la continuation du voyage par un autre navire exige un accord séparé entre les parties, ou si, aux termes du contrat d'affrètement, cette notion découle simplement de l'obligation du transporteur, dépendra de la loi applicable à cette situation. Nous croyons qu'en Scandinavie la signature d'un accord en non-séparation n'est pas une condition préalable sine qua non à la notion de la continuation du voyage. Certaines situations pourraient se présenter où la signature d'un tel accord serait souhaitable, car la loi scandinave peut ne pas s'appliquer inter alia à tous ceux qui prennent part à l'aventure. Dans ces conditions, nous accueillons favorablement le texte uniforme de l'accord en non-séparation qui a été préparé il y a quelque temps, mais nous ne croyons pas qu'il doive être ajouté aux RYA. La signature d'un tel document pourrait alors être jugée indispensable, ce qui n'entraînerait pas forcément une simplification de l'avarie commune lorsqu'il s'agit d'un nombre élevé d'expéditions.

6. En Suède, nous n'avons pas senti le besoin d'une version simplifiée des RYA.

Nous appuyons les commentaires exprimés dans le rapport ci-dessus et nous les admettons en tant que réponses de l'Association Suédoise.

*Stockholm, février 1971.*

*Sture Petrén  
Claës Palme*

DANISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

THE LETTERED RULES

1. We have no general observations concerning the lettered Rules as a whole.

2. Yes, we suggest implementation of and amendment to Rule A and Rule F, as below.

3. We have no additional lettered Rules in mind.

4. *Rule A.* The definition of a General Average act is satisfactory. In practice, it is wrongly criticized, sometimes, that the sphere of General Average extends beyond Rule A. In order to make it clear it might be well to flatly add a paragraph to the effect that common benefit is accepted in a certain measure, mentioning Rules X, XI, XII and XV.

5. *Rule F.* The draft of the YAR which was offered for consideration at Stockholm in 1924, began thus : « Any extra expense or loss incurred in place of another expense or loss which would have been allowable as General Average, shall be deemed to be General Average and so allowed, etc. »

We suggest that the words « or loss » which were struck out at Stockholm be reinstated. The discussion at Stockholm, pp. 569/71, was not very fruitful.

At Amsterdam, in 1949, the question whether others besides General Average should bear the substituted expenses took up much time. The Netherlands suggested having the words « and loss » reinstated, but Great Britain and others, pp. 219/20, thought that to add the extra words would be dangerous and lead to possible abuse. It was appreciated that there are occasions when extra losses are sustained in order to avoid General Average expenditure, but in such cases it was generally possible to get into touch with the various parties concerned and to arrange some special agreement for dealing with such losses. This is an Anglo-Saxon line of thought and alien to Continental jurists — see e.g.

ASSOCIATION DANOISE DE DROIT MARITIME

REPONSE

LES REGLES LETTRES

1. Nous n'avons pas d'observations d'ordre général à formuler en ce qui concerne les Règles lettrées.

2. Oui, nous suggérons que les Règles A et F soient explicitées et amendées comme ci-après.

3. Nous n'avons pas de nouvelles Règles lettrées en vue.

4. *Règle A.* La définition de l'acte d'avarie commune se justifie. Il arrive dans la pratique que l'on reproche injustement au champ d'application de l'avarie commune de s'étendre au-delà de la Règle A. En vue d'éviter toute équivoque il serait peut-être souhaitable d'ajouter délibérément un paragraphe stipulant que l'intérêt commun est accepté dans une certaine mesure et de mentionner à cet égard les Règles X, XI, XII et XV.

5. *Règle F.* Le projet des Règles d'York et d'Anvers qui fut soumis à la discussion à Stockholm en 1924 débutait par les mots suivants : « Toute dépense ou perte supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense ou perte qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, etc. »

Nous suggérons que les mots « ou perte » biffés à Stockholm soient réinsérés. Les débats de Stockholm, pp. 569/71, ne furent pas très convaincants.

On discuta longuement à Amsterdam en 1949 la question de savoir si l'avarie commune devait, à elle seule, supporter le fardeau des dépenses substituées. Les Pays-Bas suggérèrent que les mots « et perte » soient réinsérés dans le texte mais la Grande-Bretagne et d'autres pays, pp. 219/20, jugèrent qu'il serait dangereux d'ajouter ces mots et que cela pourrait mener à des abus. Certes, on admit que dans certains cas des pertes supplémentaires sont encourues dans le but d'éviter une dépense à caractère d'avarie commune, mais on fit valoir que dans ces cas il était généralement possible de prendre contact avec les parties intéressées et d'arriver à un accord spécial pour le règlement de ces pertes. C'est le point de vue anglo-saxon qui est contraire à celui des juristes du Continent — voir, par ex. Amsterdam, p. 420 f.f. Nous

Amsterdam p. 420 f.f. We feel that in such difficult matters one should not wait to see what happens when the parties get in touch, particularly if alternative action has taken place in the meantime.

An example : At a port of refuge, the General Average surveyor recommends that the cargo be sold thus saving discharge, storage charges and reloading while the ship is drydocked and being repaired. Surely General Average is interested in following the most economical way, and Rules such as C, F and VII should prevent abuse.

6. *Rule G.* It is considered that the question of the profit element is not prejudiced by this Rule.

7. We are of the opinion that any salvage remuneration en route based on the « then values », as well as separate awards for vessel and cargo, are clearly to be dealt with in Rule G.

#### THE NUMBERED RULES

1. The Rules might perhaps be « tidied up », a few Rules could go, the sequence might be altered, Rules X and XI amalgamated, etc. But, of course, conservative arguments have weight too.

2. No comment.

3. No comment.

4. *Rules I and II.* No inconvenience has been felt from having two Rules.

5. *Rule III.* Delete the last passage from « except that ». Add « No damage by smoke shall be made good in General Average ».

6. *Rule IV.* No comment.

7. *Rule V.* It is suggested that no change is desirable. When a voluntary stranding is allowed as a G/A act, the consequent refloating damage is also allowable in G/A. It is usually possible to distinguish refloating damage; if not, no allowance is made, Rule E.

8. *Rule VI.* No comment.

9. *Rule VII.* It is suggested that this Rule should be retained as it stands.

10. *Rule X and Rule XI.* Although in principle we feel that Rule XI, b) should be altered so as to institute a G/A only where a G/A act is involved, it may well be that the time is not ripe to discuss common benefit. Even Selmer's treatise « The survival of General Average » 1958, did not raise such discussion.

croyons que dans des situations embarrassantes de ce genre, il ne faut pas atteindre les réactions des parties après leur prise de contact, surtout si une mesure alternative est intervenue dans l'intervalle.

Voici un exemple : Dans un port de refuge, l'expert en avarie commune recommande la vente de la cargaison afin d'éviter des frais de déchargement, de magasinage, de rechargement pendant que le navire est réparé en cale sèche. Il est certain que dans l'intérêt de l'avarie commune, on choisira la voie la plus économique et des Règles telles que les Règles C. F et VII devraient éviter tout abus.

6. *Règle G.* Nous estimons que cette Règle ne porte pas préjudice à la question de l'élément de profit.

7. Nous sommes d'avis que toute rémunération pour sauvetage pendant le parcours basée sur les « valeurs au moment même », ainsi que les contributions séparées pour le navire et la cargaison doivent être réglées d'après la Règle G.

#### LES REGLES NUMEROTEES

1. On pourrait peut-être « mettre un peu d'ordre » dans les Règles, en faire disparaître quelques-unes, en modifier l'ordre, fonder les Règles X et XI en une seule, etc. Mais, évidemment, les arguments traditionnels ont aussi leur poids.

2. Pas de commentaires.

3. Pas de commentaires.

4. *Règles I et II.* Le fait d'avoir deux Règles n'a amené aucun inconvénient.

5. *Règle III.* Biffer le dernier passage à partir de « toutefois ». Ajouter « Le dommage par fumée ne sera pas bonifié en avarie commune ».

6. *Règle IV.* Pas de commentaires.

7. *Règle V.* Nous pensons qu'aucun changement n'est souhaitable. Lorsqu'un échouement volontaire est admis comme acte d'avarie commune, les dommages résultant du renflouement sont eux aussi admis en avarie commune. Il est généralement possible de reconnaître les dommages résultant d'un renflouement; aucune bonification ne sera admise dans la négative; voir la Règle E.

8. *Règle VI.* Pas de commentaires.

9. *Règle VII.* Nous suggérons que cette Règle soit maintenue telle quelle.

10. *Règle X et Règle XI.* Bien qu'en principe nous estimions que la Règle X, b), devrait être modifiée de manière à ne créer une avarie commune que dans le cas où un acte d'avarie commune est en cause, il se peut néanmoins que le moment n'est pas encore venu de mettre l'intérêt commun en discussion. Même Selmer, dans son traité intitulé « La survivance de l'avarie commune », 1958, n'a pas soulevé la question.

What is chiefly criticized by some is the fact that General Average arises when damage to the vessel is noted or occurred at an ordinary port of call and the vessel is delayed for repairs necessary for the safe prosecution of the voyage. But one must consider that if the damage had been noted or had occurred after leaving berth or port the two could hardly be distinguished.

b) X, d), could go as Rule F covers the situation. If retained, the pro rata sharing of several parties should be deleted.

c) Besides the actual wages paid to crew, a percentage supplement might cover maintenance, pension contribution, leave pay and other social charges, but excluding overtime in connection with General Average.

d) It is questionable whether the time is ripe to consider air transport as the normal means of conveyance for spare parts. If the shipowner has chosen sea transport as the means of transport of engine parts, etc. in the knowledge that such transport would suit the purpose, air freight will constitute extra expense and such extra constituted expenses are often too heavy to be neglected on the score of simplification.

e) *Extra item.*

Last paragraph of Rule X, a). When a vessel, which is necessarily removed to another port (« continued port of refuge »), is unable to proceed by its own means, practice varies as to whether the towage is charged to the shipowner or to General Average. It is suggested that the towage charge is a necessary part of the cost of repairs and not allowable in G/A.

A vessel seeking a port of refuge would usually, if not disabled, choose a port of repair. If a disabled vessel is salvaged by tug and towed to a port of repair distant from a near port of refuge then, it is suggested, only a part of the tug's remuneration is allowed in General Average. In the same way, a temporary repair at a port of refuge enabling the vessel to reach a port of repair is a necessary part of the cost of repair. We suggest that an addition be made to Rule X, a), to give effect to these remarks.

f) It is suggested that a provision be added to Rule X, b), to the effect that the cost of restowage of shifted cargo is not admitted as General Average.

11. *Rule XIII.* We favour abolishing « new for old » deductions save cleaning and painting of bottom which should not be made good at all.

Ce que certains critiquent surtout, c'est le fait que l'on applique l'avarie commune lorsque des dommages au navire ont été relevés ou ont eu lieu à un port d'escale et que le navire est retardé pour des réparations indispensables à la poursuite du voyage. Il faut bien se dire que, si les dommages avaient été relevés ou avaient eu lieu après que le navire a quitté son mouillage ou le port d'escale, il serait difficile de distinguer un événement de l'autre.

b) L'alinéa X, d), pourrait être aboli, puisque la Règle F couvre déjà le cas. Si l'alinéa est retenu, l'allusion à la participation proportionnelle des différentes parties devra être biffée.

c) En plus des salaires de l'équipage, un supplément basé sur un pourcentage pourrait, par ex., couvrir l'entretien, les cotisations de pension, le pécule de vacances et d'autres charges sociales, à l'exclusion des hausses supplémentaires reprises dans l'avarie commune.

d) Il est douteux que le moment soit venu de considérer le transport par avion comme un moyen normal pour l'expédition de pièces détachées. Si l'armateur, sachant que ce mode de transport répond à ses exigences a, pour l'acheminement de ses pièces de machines, jeté son dévolu sur le transport par mer, le transport par avion provoquera une dépense supplémentaire et de telles dépenses ainsi constituées sont souvent trop élevées pour qu'on les ignore sous prétexte d'une simplification.

e) *Question complémentaire*

Dernier paragraphe, Règle X, a). Quand un navire est nécessairement déplacé vers un autre port (port de refuge continu) et qu'il n'est pas en état de continuer le voyage par ses propres moyens, les pratiques diffèrent quant à savoir si les frais de remorquage seront à charge de l'armateur ou de l'avarie commune. Nous pensons que les frais de remorquage sont une partie nécessaire des frais de réparations et qu'ils ne sont pas admis en avarie commune.

Un navire à la recherche d'un port de refuge choisirait, s'il n'était pas désemparé, un port de réparations. Nous pensons que si un navire désemparé est assisté par un remorqueur et remorqué jusqu'à un port de réparations plus éloigné qu'un port de refuge proche, une partie seulement de la rémunération du remorqueur devrait être admise en avarie commune. De même, une réparation provisoire à un port de refuge permettant au navire de rallier un port de réparations fait nécessairement partie des frais de réparations. Nous suggérons qu'une ajoute à la Règle X, a), permette d'englober ces remarques.

f) Nous suggérons qu'une disposition soit ajoutée à la Règle X, b), aux termes de laquelle les frais de réarrimage d'une cargaison ayant ripé ne sont pas admis en avarie commune.

11. *Règle XIII.* Nous accueillons favorablement l'abolition des déductions pour différence du « neuf au vieux », à l'exception des frais de



Alternatively, we suggest : first 8 years, no deduction; next 4 years, 1/6th off; next 4 years, 1/4th off and thereafter 1/3rd off. « No deduction to be made in respect of provisions, stores and gear which have not been in use » would probably have to go.

12. *Rule XIV*. As it is suggested that a temporary repair to G/A damage is only allowable in G/A conforming to Rules A and F, the whole of Rule XIV might be said to be superfluous.

13. *Rule XV*. We do not favour freight at shipowner's risk no longer contributing to General Average. Freight, we suggest, should contribute, whether at vessel's or cargo's risk.

14. *Rules XVI and XVII a) and d)*. The actual C & I or CIF invoice should normally be acceptable as the actual « net arrived » value at the termination of the adventure. No « profit » is lost if a substitute shipment can be delivered promptly without inconvenience to the consignee. Besides, lost profit is difficult to assess : labour and expenses in selling the merchandise, one sale of all cargo or part sales ? Overhead expenses ? Large stock ? When restocked ? Seller's or buyer's market ?

Also, where the owner of the goods, whether generic or specific, suffers delay or want of e.g. engine or parts necessary from a particular factory, Rule C should bar additional allowance.

In comparatively few cases, we suggest, enquiries may be made as to what the repurchase would amount to. This might be achieved if the amount of contributing value, G/A allowance or G/A contribution, is large, the contract of long standing, the commodity unstable, and when the freight market has risen or dropped considerably, and freight makes up an important proportion of the « arrived » value. It would be tempting for reasons of simplification to apply the actual invoice amount only, but we suggest that the obligation of always applying the actual invoice amount would be too rigid. If no invoice is applicable the estimated value will apply.

b) The amount insured varies too much to be used, unless nothing better can be obtained.

c) The proposal that the freight at carrier's risk should contribute at 2/3rds of the gross freight at risk seems to be very helpful indeed.

peinture et de nettoyage de la coque qui ne devront pas être admis.

Nous suggérons comme solution de rechange : 8 premières années, pas de déduction; 4 années suivantes, déduction d'1/6e; 4 années suivantes, déduction d'1/4 et ensuite, déduction d'1/3. La phrase « Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables et appareils qui n'auront pas été utilisés » devrait probablement être biffée.

12. *Règle XIV*. Comme il est proposé que les réparations provisoires ne peuvent être admises en avarie commune que conformément aux Règles A et F, il est permis de prétendre que la Règle XIV peut être considérée comme superflue dans son ensemble.

13. *Règle XV*. Nous n'appuyons pas l'idée suivant laquelle le fret en risque pour l'armateur ne contribuerait plus en avarie commune. Nous suggérons que la contribution du fret soit maintenue, qu'il soit en risque pour le navire ou pour la cargaison.

14. *Règles XVI et XVII* a) et d). Les valeurs de facture CAF ou C & A devraient normalement être acceptables, au terme de l'aventure, comme étant les valeurs réelles « nettes à l'arrivée ». Il n'y aura aucune perte de « profit » si l'on livre au destinataire sans délai et sans inconvénient un chargement en remplacement. En outre, la perte de profit est difficile à calculer, par exemple si l'on considère les points suivants : le travail et les dépenses pour la vente des marchandises, une seule vente ou des ventes partielles ? frais généraux ? stocks considérables ? A quelle date a-t-on refait le stock ? Marché de vendeurs ou marché d'acheteurs ?

De plus, lorsque le propriétaire des marchandises, fût-il générique ou spécifique, est victime d'un retard ou a besoin, par ex., de nouvelles machines ou de pièces en provenance d'une usine particulière, la Règle C fera obstacle à toute bonification supplémentaire.

A notre sens, les recherches pour connaître la valeur de revente ne sont possibles que dans relativement peu de cas. On parviendrait peut-être à cette fin si le montant de la valeur contributive, la bonification ou la contribution de l'avarie commune sont importants, le contrat de longue date, le cours de la denrée instable, et lorsque le marché du fret est considérablement en hausse ou en baisse, et que le fret contribue dans une large mesure à la valeur « à l'arrivée ». Il serait tentant, pour des raisons de simplification, de n'appliquer que le montant de la facture, mais nous pensons que, dans la pratique, cette obligation s'avérerait trop rigide. A défaut de la valeur de la facture, on appliquera la valeur estimée.

b) A notre avis, la valeur assurée varie trop pour que l'on puisse l'employer, à moins qu'il soit impossible de trouver une meilleure solution.

c) Il semblerait que la proposition de fixer le fret en risque pour le transporteur aux 2/3 du montant brut du fret vaille la peine d'être retenue.

e) *Extra item. Passage money at risk.* We suggest deleting this item.

15. *Rule XVIII.* Second paragraph. We suggest allowing in General Average sacrifices insofar as they have actually reduced the proceeds of the Wreck, e.g. an anchor and chain sacrificed. Please see Amsterdam Conference 1949, p. 234.

16. *Rule XX.* It is suggested that the 2 % advance commission is a necessary inducement to put up money at an unforeseen time, at a certain risk and with the probable consequence that the 5 % interest will be below market rate. A similar commission is often charged by the time charterer to the shipowner and by the shipbroker to the shipowner.

17. *Rule XXI.* It is suggested that the Rule remain as it is.

#### RULE OF INTERPRETATION

The Rule of Interpretation should remain unaltered, vide our comments on Rule A and Rules X and XI.

#### OTHER MATTERS NOT DEALT WITH IN THE 1950 RULES

1. Elimination of petty General Average apportionment must, in our opinion, be dealt with according to circumstances: the amount of General Average, the relative contributing values, bulk cargo or liner parcels, whether simple or complicated to adjust, whether G/A damage to cargo is feared, etc.

No doubt, as matters are now, the shipowner, the hull underwriter and probably the average adjuster will consider at the earliest possible time whether a General Average apportionment can be avoided, the hull underwriters accepting an extra amount, and the liner shipowner some contribution so as to avoid causing trouble to customers.

2. *Complexity and formalities of General Average.* An Average bond worded « to be signed by underwriters with or without cargo representative » might be useful. A Statement of Value is often erroneous; an attached copy of invoice is more useful. A major step would be the general acceptance of a legal obligation for the consignee to declare the value of the goods and pay contribution, this on the basis of a suitable clause in bills of lading, charter parties and cargo policies.

e) *Question supplémentaire. Prix de passage en risque.* Nous suggérons que cette question soit éliminée.

15. *Règle XVIII.* Second paragraphe. Nous suggérons que l'on admette les sacrifices en avarie commune pourvu qu'ils aient, en fait, réduit la valeur de l'épave, par ex., sacrifice d'une ancre et d'une chaîne. Voir Conférence d'Amsterdam 1949, p. 234.

16. *Règle XX.* On admet que la commission d'avance de 2 % constitue un nécessaire encouragement à réunir des fonds à un moment imprévisible, avec un certain risque et avec la conséquence probable que le taux d'intérêt de 5 % sera inférieur au taux qui a cours sur le marché. Une commission du même genre est souvent portée en compte par l'affrèteur à temps au frèteur et par le courtier maritime à l'armateur.

17. *Règle XXI.* Nous suggérons que cette Règle soit maintenue telle quelle.

#### REGLE D'INTERPRETATION

La Règle d'interprétation ne devra pas être modifiée; voir nos commentaires concernant la Règle A et les Règles X et XI.

#### AUTRES MATIERES NON TRAITÉES DANS LES REGLES DE 1950

A notre avis, l'élimination de la menue répartition d'avarie commune doit être traitée suivant les circonstances : le montant de l'avarie commune, les valeurs contributives en cause, un chargement en vrac ou des marchandises générales, une dispache simple ou compliquée, la crainte d'un dommage à caractère d'avarie commune subi par la cargaison, etc.

Nul doute, que dans les circonstances actuelles, l'armateur, l'assureur corps et probablement le dispacheur examineront le plus tôt possible la question de savoir si l'on peut éviter d'établir une dispache, les assureurs corps acceptant de payer un supplément et l'armateur d'un navire de ligne de conserver à sa charge une part de la contribution afin d'éviter de causer des ennuis à la clientèle.

2. *Complexité et formalités de l'avarie commune.* Un compromis d'avarie rédigé « à signer par les assureurs en même temps que, ou sans, le représentant de la cargaison » aurait peut-être son utilité. Une déclaration de valeur est souvent erronée; une copie annexée de la facture répond davantage aux exigences. On ferait un grand pas en avant en obtenant l'approbation générale pour une mesure légale obligeant le destinataire à déclarer la valeur des marchandises et à régler la contribution sur base d'une clause appropriée dans les connaissements, chartes-parties et polices facultés.

3. *Collecting of insignificant contributions.* The average adjuster leaves out items of general cargo that are not worth including in the Statement.

It would also be useful if the liner shipowner would advise the agents at the earliest opportunity that General Average contributions should not be collected for cargo items below a certain value.

4. *Goods in containers and private cars on board ferries.* An adaption of the Y/A Rules to container traffic is indeed desirable, e.g., a ruling on the application of the term « termination of the adventure » to the individual container.

5. Yes, it might be useful if the London standard form of non-separation agreement were added for reference to the YAR.

6. *Separate set of simplified Rules.* A separate set of simplified Rules would entail the danger of misconstruction.

*Copenhagen, 15th February 1971.*

3. *Encaissement de contributions insignifiantes.* Le dispacheur devrait éliminer, parmi les marchandises générales, celles qui ne valent pas la peine d'être mentionnées dans la dispache.

Il y aurait également avantage à ce que l'armateur, qui exploite un navire de ligne, informe les agents à la première occasion que les contributions pour l'avarie commune au-dessous d'une certaine valeur ne doivent pas être encaissées.

4. *Marchandises en conteneurs et voitures privées à bord de « ferries ».* Une adaptation des Règles d'York et d'Anvers au trafic des conteneurs est, en effet, souhaitable; une règle appropriée sur l'application au conteneur individuel du terme « fin de l'aventure », par exemple.

5. Oui, il serait peut-être utile d'ajouter aux Règles d'York et d'Anvers le texte uniforme de Londres de « non-separation agreement ».

6. *Série de Règles simplifiées.* Une série séparée de Règles simplifiées pourrait donner lieu à une fausse interprétation.

*Copenhague, le 15 février 1971.*

FRENCH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

The *French Maritime Law Association*, having taken cognizance of the preliminary report and questionnaire drawn up by the C.M.I. International Subcommittee dealing with the Revision of the York/Antwerp Rules 1950, wishes, in the first place, to put in a remark concerning the abolition of General Average.

This remark should be added to the objections to this idea appearing in the preliminary report and it refutes more especially the opinion according to which, within the structure of the contract of carriage, the contribution of goods towards measures adopted for the common safety would be incompatible with the obligation of the carrier to forward the goods to destination and deliver these in the state in which he received them at the outset.

Supposing there is no mention in the contract of a mitigation of the carrier's liability in this respect, the latter will nonetheless be exempted from a possible occurrence of « force majeure » and its consequences. This means that in such circumstances, the cargo will have to bear its own damage.

If, outside of any contractual obligation, the carrier then does something to withdraw the goods with which he has been entrusted from « force majeure », or to try and limit the damage to such goods, there is no reason why he should assume the expense or sacrifice he has made. It is precisely when nothing more may be demanded from the carrier, when things have got beyond the transport contract, that General Average does its real duty.

But because the peril has been overcome and the maritime expedition saved, the very existence of « force majeure » will be challenged. That would be a mistake : It is not indispensable to have to wait for « force majeure » to be consummated in its effects by the annihilation of the expedition, before invoking it.

Thus, in the present situation of maritime transport law, what is true in the « exceptional cases » provided in the Brussels Convention (Hague Rules) and in the national laws using it as a pattern, or even better in the charter parties, would remain true at least in the case of « force majeure ».

## ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

## REPONSE

*L'Association Française du Droit Maritime*, saisie du rapport préliminaire et du questionnaire établis par la Commission Internationale du C.M.I. au sujet de la Révision des Règles d'York et d'Anvers 1950, formulera d'abord une observation à propos de l'abolition de l'Avarie Commune.

Elle s'ajoute aux objections faites contre cette idée dans le rapport préliminaire et veut réfuter plus particulièrement l'opinion selon laquelle, dans le cadre d'un contrat de transport, la contribution de la marchandise à des mesures prises pour le salut commun serait incompatible avec l'obligation du transporteur d'acheminer la marchandise et de la livrer à destination dans l'état même où il l'a reçue au départ.

A supposer que le contrat ne comporte à cet égard aucune atténuation de la responsabilité du transporteur, celui-ci n'en restera pas moins affranchi encore du cas de force majeure et de ses conséquences. C'est dire qu'en pareil cas, la cargaison devra bien supporter ses propres dommages.

Si quelque chose est alors fait par le transporteur pour soustraire à la force majeure les biens qui lui sont confiés, ou pour en limiter les dommages, en dehors de toute obligation contractuelle, il n'y a pas de raison que la dépense ou le sacrifice fait par lui demeure à sa charge. C'est précisément lorsqu'il n'y a plus rien à exiger du transporteur, quand le contrat de transport est dépassé, que l'Avarie Commune remplit sa véritable fonction.

Mais, parce que le péril aura été surmonté et l'expédition maritime sauvée, on contestera peut-être l'existence même de la force majeure. Ce serait une erreur : pour invoquer la force majeure il n'est pas indispensable d'attendre qu'elle soit consommée dans ses effets par l'anéantissement de l'expédition.

Ainsi, ce qui, en l'état actuel du droit des transports maritimes, est vrai des « cas exceptés » prévus par la Convention de Bruxelles (Règles de La Haye) et par les lois nationales qui s'en inspirent, ou plus volontiers encore par les chartes-parties, le resterait au moins du cas de force majeure.

Il n'en serait autrement que sous un régime de responsabilité objective qui refuserait au transporteur, même l'excuse du transport. C'est



Only under a system of strict liability would things be different, a system that would even deny the carrier the excuse of « force majeure » and make him guarantor for the transport risks. Indeed, one might then say that the transport contract is alien to General Average, the carrier guaranteeing as it were, the safety of the adventure. That one should still question one's self on the advantages of such a system, as regards General Average, doesn't leave any doubt. But that isn't the objective the C.M.I. has set itself at the moment.

Having made this remark, we must now reply to the questions which have been put to us.

#### LETTERED RULES

1. It would appear that the lettered Rules as a whole do not call for any general remarks;

2. that none of the lettered Rules should be amended, implemented or abolished;

3. and, even more, that no new lettered Rules should be added to those already in existence, except in cases of salvage, as stated elsewhere.

4. It seems unnecessary amending Rule A for the sake of defining « peril » otherwise than as defined at present.

This does not necessarily mean that the present definition of the word authorizes divergent interpretations of it.

Indeed, the peril with which we are concerned, and in the absence of which one of the essential elements of the act of General Average would certainly be missing, is not an ordinary peril; this is in fact a peril which threatens common safety, i.e. a peril sufficiently pressing to bring about the loss of the maritime adventure should extraordinary measures not be brought into play to combat it.

Thus the peril referred to in Rule A appears sufficiently characterized by the importance it assumes and seems to leave little room objectively for any erroneous or abusive interpretation.

5. Although perhaps the drafting of Rule F is not flawless, it seems preferable not to amend it, better often being the enemy of good...

6. This question, being related to the questions which are put in Rules XV, XVI and XVII, will be examined at the same time as these Rules.

7. In order to solve this difficulty, it would effectively seem desirable to take as a pattern, for instance, the advices expressed by the *Association Internationale de Dispatcheurs Européens* (A.I.D.E.) in 1965 in Antwerp.

To that end, Rule XVII might be completed as follows :

« When salvage remuneration is admitted in General Average, wholly or in part, the apportionment will be made on the basis of those same contributory values without taking into account any

alors qu'on pourrait effectivement dire que le contrat de transport est exclusif de l'Avarie Commune, le transporteur garantissant en quelque sorte le salut de l'aventure.

Qu'il faille encore s'interroger sur les avantages d'un tel système par rapport à l'Avarie Commune, sans doute. Mais ce n'est pas présentement l'objectif du C.M.I.

Cette remarque étant faite il reste à répondre aux questions posées.

### REGLES LETTRES

1. Il n'apparaît pas que les Règles lettrées appellent des observations d'ordre général;

2. ni que l'une ou l'autre de ces Règles doive être amendée, explicitée ou abolie;

3. ni moins encore qu'il faille ajouter de nouvelles Règles lettrées à celles qui existent déjà, hormis ce qui sera dit par ailleurs à propos du cas d'assistance.

4. Il ne paraît pas utile d'amender la Règle A pour définir la notion de « péril » autrement qu'elle ne l'est déjà.

Cela ne veut pas dire pour autant que la définition actuelle autorise des interprétations divergentes de ce mot.

En effet, le péril dont il s'agit ici, et à défaut de quoi un des éléments essentiels de l'acte d'Avarie Commune manquerait certainement, n'est pas un péril quelconque : c'est le péril qui menace le salut commun, c'est-à-dire un péril suffisamment pressant pour entraîner l'aventure maritime à sa perte si des moyens extraordinaires n'étaient pas mis en œuvre pour le combattre.

Ainsi le péril mentionné dans la Règle A semble suffisamment caractérisé par la force qu'il doit revêtir et ne laisser objectivement guère de place aux interprétations erronées ou abusives.

5. Bien que la rédaction de la Règle F ne soit peut-être pas sans défaut, il paraît préférable de ne pas la modifier, le mieux étant souvent l'ennemi du bien...

6. Cette question étant liée à celles que posent les Règles XV, XVI et XVII, elle sera étudiée en même temps que celles-ci.

7. Il serait effectivement souhaitable de résoudre la difficulté signalée, en s'inspirant par exemple de l'avis formulé par l'Association Internationale de Dispatchers Européens (A.I.D.E.) à Anvers en 1965.

A cet effet la Règle XVII pourrait être complétée comme suit :

« Lorsqu'une rémunération d'assistance est admise en totalité ou pour « partie en Avarie Commune, la répartition en est faite sur la base de « ces mêmes valeurs contributives, et sans tenir compte de la répartition « qui aurait pu être déjà établie sur des valeurs différentes dans le règle-  
« ment d'assistance. »

apportionment which may already have been made on different values in the settlement of salvage ».

According to the actual definition given in Rule A, it stands to reason that if salvage is offered to a maritime expedition, it will become General Average. Salvage, on the one hand, and General Average on the other, both indeed imply the danger of loss and concern the safety of the property which is threatened; hence, when the salvaged properties thus form a maritime expedition (hull and cargo), the salvage remuneration will be admissible in General Average.

But it will be necessary, too, that the remuneration thus allowed represent exactly the value of the services rendered to the expedition as such and that, on the contrary, anything which in the salvage remuneration might correspond to additional measures taken specially beyond the common safety to protect a given item of the community be waived. It happens, indeed, that two separate indemnities are granted, one for the hull and the other for the cargo, because the salvage services will have been proportionately greater for one of the items and the rates of remuneration will not be the same for each item. This applies, in particular, to the carriage of cargo which by its nature is perishable, fruit or early vegetables, when, for instance, common safety having been achieved in order to preserve the cargo itself, additional services are required from the salvor, the cost of which will then constitute special charges on the cargo.

#### NUMBERED RULES

1. It would seem that the numbered Rules as a whole do not call for any general remarks.

2. Apart from the Rules specifically mentioned in the CMI questionnaire, it does not seem necessary to amend any of the existing Rules, except where remarks will be made concerning containers and private cars on board ferries.

3. Neither does it seem desirable for any new numbered Rules to be added to those already in existence.

#### 4. *Rule I and Rule II.*

Both Rules have individually a distinct aim : the first one concerns the jettison of cargo and the second, the damage done to the ship and remaining cargo in consequence of the jettison of sacrificed cargo.

There is therefore no valid motive attached to a merging of both Rules into one.

Concerning the matter of jettison, and in the event of a new Rule relating to containers, it would be desirable that the situation regarding deck cargo be clearly defined.

Il va sans dire que si l'assistance est prêtée à une expédition maritime elle sera une Avarie Commune, selon la définition même que la Règle A donne de celle-ci.

Assistance d'une part et Avarie Commune d'autre part impliquent en effet l'une et l'autre un danger de perte et visent toutes deux le salut des propriétés menacées; dès lors que les propriétés assistées formeront une expédition maritime (corps et cargaisons), la rémunération de l'assistance sera donc admissible en Avarie Commune.

Mais il faudra encore que la rémunération ainsi admise soit exactement celle du service rendu à l'expédition comme telle; et que soit écarté par contre ce qui, dans le prix de l'assistance, pourrait correspondre, au-delà de la sécurité commune, à des mesures prises en plus pour conserver spécialement tel élément de la communauté.

Il arrive en effet que soient accordées deux indemnités séparées, l'une pour le corps, l'autre pour la cargaison, parce que l'assistance aura été proportionnellement plus importante pour un des éléments et que le taux de rémunération ne sera pas le même pour chacun de ces éléments. Il pourra en être ainsi notamment dans le transport de cargaisons essentiellement périssables, fruits ou primeurs, lorsque par exemple, le salut commun étant assuré, la nécessité de conserver la cargaison elle-même fait qu'on demande à l'assistant un service supplémentaire dont le prix constitue alors des frais spéciaux à la cargaison.

#### LES REGLES NUMEROTEES

1. Il ne semble pas que dans leur ensemble les Règles numérotées appellent des observations d'ordre général.

2. En dehors des Règles nommément mentionnées dans le questionnaire du C.M.I. il ne paraît pas utile de modifier les Règles existantes, sauf ce qui sera dit à propos des conteneurs et voitures privées à bord de « ferries ».

3. Il n'apparaît pas davantage souhaitable d'ajouter de nouvelles Règles numérotées aux Règles existantes.

#### 4. Règle I et Règle II.

Les deux Règles ont chacune un objet distinct : c'est pour la première le jet de la cargaison et pour la seconde le dommage causé au navire et à la cargaison restante par le jet de la cargaison sacrifiée.

Il n'y a donc aucun motif valable de confondre les deux Règles en une seule.

A propos du jet, et dans le cas d'une éventuelle Règle nouvelle propre aux conteneurs, il serait souhaitable de définir la situation de la pontée.

### 5. Rule III.

a) It should be noted that if the existing Rule provides the allowance into General Average of damage to cargo consequent upon the use on board of fire-extinguishing methods, on the other hand, there is nothing said about extinguishing expenses.

Unlike the matter of damage for which Rule III provides an extension to the principle, extinguishing expenses shall be made good in General Average when, and only when, incurred for the common safety.

And so the question is twofold: on the one hand, should this extension in favour of damage be maintained or not — that is provided that common safety is not involved, as otherwise Rule A would suffice; on the other hand, should this same extension be applied or not to the expense?

The reply in this case should be based on practical considerations. Experience has indeed proved that a fire aboard a ship very often constitutes from the initial outset a grave menace of complete destruction of the ship and her cargo. One is therefore given to presume that the measures taken in order to protect ship and cargo were actually performed in the interests of common safety. By admitting damage resulting from extinguishing measures, Rule III would, in short, merely conform to this presumption, in derogation of Rule E, rather than Rule A. It is essential, therefore, that things be left as they are.

But it is difficult, moreover, to imagine how a different fate can be reserved to extinguishing expenses as compared to damage and that preference can be given to the latter rather than to the former. It is suggested, therefore, that extinguishing expenses also be included in the provisions of Rule III.

b) The second part of Rule III is warranted by the consideration that those parts of the ship and of the cargo already on fire would most certainly have been destroyed if the extinguishing measures which were the cause of their being damaged had not been applied; besides, one finds the same idea in Rule V in reference to voluntary stranding.

This provision also serves in limiting, perhaps to some extent both in number and importance, the allowances of cargo.

On the other hand, it has been submitted that the distinction would lead to a difficult and approximate application and at the same time give rise to expense, work and important delays.

It should also be pointed out that it sets up a limitation to the principle laid down in Rule A — at least where common safety is involved.

As the inconveniences of the second part of the Rule finally seem to outweigh the advantages, it might be desirable to delete the wording from « ...except that no compensation shall be made... ».

### 5. Règle III.

a) Il faut observer que si la Règle existante prévoit l'admission en Avarie Commune du dommage causé à la cargaison par les mesures prises en vue d'éteindre un incendie à bord, par contre elle ne dit rien de la dépense d'extinction.

A la différence du dommage, pour lequel la Règle III apporte une extension au principe, la dépense d'extinction sera admise en Avarie Commune, quand, et seulement quand, elle aura été encourue pour le salut commun.

Ainsi la question est-elle double : d'une part savoir s'il convient ou non de maintenir cette extension en faveur du dommage — si le salut commun n'est pas en jeu, puisqu'autrement la Règle A suffirait; d'autre part s'il conviendrait ou non d'appliquer la même extension à la dépense.

La réponse doit ici s'inspirer d'une considération pratique.

L'expérience prouve en effet que très souvent un incendie à bord constitue dès sa naissance une menace grave de destruction complète du navire et de sa cargaison.

On est ainsi fondé à présumer que les mesures prises dans le but de les en préserver l'ont bien été pour le salut commun.

En prononçant l'admission des dommages causés par les mesures d'extinction, la Règle III ne ferait en somme que se conformer à cette présomption, par dérogation à la Règle E plutôt qu'à la Règle A.

Il convient donc déjà de maintenir ce qui existe.

Mais on conçoit mal au surplus qu'un sort différent soit fait à la dépense d'extinction par rapport au dommage et que celui-ci soit traité mieux que celle-là. Aussi sera-t-il suggéré que la Règle III inclue également dans ses prévisions la dépense d'extinction.

b) La seconde partie de la Règle III se justifie par cette considération que les éléments du navire et de la cargaison déjà en feu eussent été à coup sûr détruits si les mesures d'extinction qui les ont endommagés n'avaient pas été prises; on retrouvera d'ailleurs la même idée à propos de l'échouement volontaire dans la Règle V.

Cette disposition aboutit encore à limiter peut-être un peu en nombre et en importance les admissions de la cargaison.

Par contre il est fait observer que la distinction serait d'une application difficile et approximative en même temps que source de frais, de travail et de retards importants.

Il faut de plus signaler qu'elle constitue une restriction au principe de la Règle A — du moins quand le salut commun est en jeu.

Les inconvénients de la seconde partie de la Règle paraissant finalement l'emporter sur les avantages, on peut souhaiter son abolition depuis les mots « ... ; toutefois aucune bonification ne sera faite ... ».

c) Smoke is, above all, a direct consequence of fire. But certain extinguishing measures may intensify the production of smoke.

It is effectively difficult, then, to determine with certainty whether the smoke which has damaged certain goods or certain parts of the ship is the result of fire or of extinguishing measures and in what proportion. On the other hand, one should take into account certain abuses which such difficulties may encourage.

Consequently, we approve the view that smoke damage should never be allowed in General Average.

d) Rule III, by specifying, in respect of extinguishing measures, that the damage to which reference is made is damage which is the result of « water or otherwise », does seem to aim at not prejudicing the type of means utilized.

It appears, therefore, that the Rule such as it stands can apply to all means of extinction, including modern devices.

#### *6. Rule IV*

This Rule is practically of no further interest and could be done away with without any inconvenience.

Any such deletion, however, should not be the cause of an alteration in the numbering of the most important existing Rules.

It is therefore suggested that the numbers no longer required be appropriated to new Rules which would eventually be added to the existing Rules.

#### *7. Rule V*

The case in point is that of a ship which cannot avoid being driven ashore and which, it is decided, will be grounded, doubtless with a view to improving her position. It is then provided that no loss or damage resulting from this grounding shall be allowed in General Average; this idea has already been touched upon in the second part of Rule III at No. 5 referred to above, paragraph b).

It is provided, however, that loss or damage incurred when refloating the vessel shall be allowed in General Average.

The proposition which is made aims precisely at refusing any allowance in General Average for loss or damage resulting even from refloating the vessel.

Although the reasons for this are not divulged, one may suppose that the draftsmen expect a simplification of the sometimes delicate method of determining the damage according to its origin, grounding on the one hand, refloating on the other.

It does not seem, however, that in practice any such distinction has given rise to difficulties and that if any such difficulties sometimes do exist, they would in themselves be sufficient to justify the proposition when, in other respects, the refloating of the ship has all the characteristics of General Average.

c) La fumée est avant tout une conséquence directe du feu. Mais certaines mesures d'extinction peuvent aggraver la production de fumée.

Il est alors effectivement difficile de déterminer avec certitude si la fumée qui touche certaines marchandises ou certaines parties du navire est produite par le feu ou par les mesures d'extinction, et dans quelles proportions. Il faut compter d'autre part avec les abus que ces difficultés peuvent favoriser.

Aussi doit-on approuver l'opinion exprimée que le dommage par la fumée ne devrait jamais être bonifié en Avarie Commune.

d) La Règle III, en apportant, à propos des moyens d'extinction, la précision qu'il s'agit de dommage causé « par l'eau ou autrement », semble bien vouloir ne pas préjuger des moyens utilisés.

Il apparaît donc que la Règle telle qu'elle est peut s'appliquer à tous les moyens d'extinction, y compris ceux d'invention moderne.

#### 6. Règle IV.

Cette Règle a pratiquement perdu tout intérêt et pourrait être abolie sans inconvénient.

Il faudrait pourtant éviter que cette suppression ne modifie les numéros des Règles existantes les plus importantes.

Il est donc suggéré que les numéros devenus libres soient affectés aux nouvelles Règles qui viendraient éventuellement s'ajouter aux Règles existantes.

#### 7. Règle V.

Le cas envisagé est celui d'un navire qui ne peut éviter d'être drossé à la côte et que l'on décide d'échouer, sans doute pour améliorer sa situation. Il est alors prévu qu'aucune perte ou avarie résultant de cet échouement intentionnel ne sera admise en Avarie Commune; c'est une idée rencontrée déjà à propos de la seconde partie de la Règle III, au numéro 5 ci-dessus, paragraphe b).

Mais il est prévu par contre que les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront admis en Avarie Commune.

La proposition qui est faite vise précisément à refuser toute bonification en Avarie Commune des pertes ou dommages résultant même du renflouement.

Bien que les motifs n'en soient pas exposés, on peut supposer que ses auteurs en attendent une simplification dans la détermination parfois délicate des dommages selon leurs causes, échouement d'une part, renflouement d'autre part.

Il ne paraît pourtant pas que dans la pratique une telle distinction ait soulevé des difficultés, ni que de telles difficultés, existeraient-elles parfois, soient à elles seules suffisantes pour justifier la proposition, quand par ailleurs le renflouement a bien le caractère d'Avarie Commune.



It may be further remarked that if the allowance in General Average of refloating damage were refused, it might be feared that the Master would be left with less freedom in the choice of his methods.

An amendment of the present Rule V is therefore not desirable. It might be recalled, at most, that if loss or damage incurred when a ship is refloated after having voluntarily been driven ashore cannot be specified and appraised with certainty, such loss or damage should be presumed due to grounding and rated as such.

#### 8. *Rule VI*

If in the present techniques of navigation and maritime transport the Rule is rarely applied, it has not, however, lost all justification.

It may be, indeed, that in certain parts of the world, sailing ships are still maintaining a coastal trade or other.

For such craft Rule VI will still be used; we therefore advise against eliminating it in spite of its apparent disuse.

#### 9. *Rule VII*

By denying an allowance for loss or damage resulting from the working of the engines and boilers when a ship is afloat, the present Rule may, surely enough, occasionally penalize certain shipowners owing to their fear of abuse on the part of others; moreover, it theoretically restricts the principle laid down in Rule A.

But, on the other hand, it has the appreciably practical advantage of being simple, a quality which, quite rightly, is in constant quest.

A.I.D.E., which in 1965, favoured an amendment to the Rule, now seems willing to retain it as it is, precisely with the object of simplification in mind, even if logic and equity should be made to slightly suffer by it.

That is the solution we approve.

It is only to be wished that the English text give a better translation of the wording which was added in 1950 « ...including loss or damage due to compounding of engines and such measures... »; recent studies conducted by A.I.D.E. have indeed disclosed that the « compounding of engines » is an operation which is technically quite different and no longer corresponds to the methods of propulsion in modern ships.

#### 10. *Rule X and Rule XI*

a) If the expenses incurred at a port of refuge were not incurred with common safety as the end or in order to repair the ship's damage caused by sacrifice, but merely in order to repair damage resulting from an accident, they cannot then be reasonably considered as expenses allowable in General Average, neither can they be treated as such without contravening Rule A or Rule C.

It is of little importance whether the repairs following the accident are necessary for the voyage to be continued in safety: that is not the aim of General Average.

On peut encore observer que si la bonification en Avarie Commune des dommages de renflouement devait être refusée, il serait à craindre que le capitaine ne soit moins libre dans le choix des moyens.

Il n'est donc pas souhaitable de modifier la Règle V existante. Tout au plus pourrait-il être rappelé que si les pertes ou dommages encourus en renflouant un navire mis intentionnellement à la côte ne peuvent être spécifiés et évalués avec certitude, ils doivent être présumés dûs à l'échouement et classés comme tels.

#### 6. Règle VI.

Si, dans les techniques actuelles de la navigation et des transports maritimes, la Règle semble d'une application rare, elle n'a cependant pas perdu toute raison d'être.

Il se peut en effet qu'en certains points du globe des bateaux à voiles continuent à assurer quelque trafic de cabotage.

Pour eux la Règle VI aura son utilité; il est donc déconseillé de l'abolir en dépit de son apparente désuétude.

#### 9. Règle VII.

La Règle existante, en refusant l'admission de la perte ou avarie causée par le fonctionnement des machines et chaudières du navire à flot, peut, il est vrai, aboutir quelquefois à pénaliser certains armateurs par crainte des abus auxquels d'autres pourraient être incités; de plus, elle apporte théoriquement une certaine restriction au principe de la Règle A.

Mais elle a par contre l'appréciable avantage pratique de la simplicité, qualité justement si recherchée.

Et l'A.I.D.E., qui s'était en 1965 prononcée en faveur d'un amendement de la Règle, semble, précisément dans un but de simplification, être maintenant d'avis de la conserver telle quelle, dussent la logique et l'équité en souffrir quelque peu.

C'est la solution qu'ils convient d'approuver.

Il serait seulement souhaitable que le texte anglais traduise mieux la formule ajoutée en 1950 « . . . y compris les pertes ou avaries dues à un forçement de machine ou une mesure de ce genre . . . »; les études de l'A.I.D.E. ont, en effet, révélé que le « compounding of engines » était une opération techniquement très différente et ne correspondant plus aujourd'hui aux modes de propulsion des navires modernes.

#### 10. Règle X et Règle XI.

a) Si les dépenses encourues au port de refuge ne l'ont pas été directement pour le salut commun ni pour permettre de réparer les avaries du navire causées par sacrifice, mais simplement pour des avaries causées par accident, alors elles ne peuvent normalement être considérées comme des dépenses d'Avarie Commune ni traitées comme telles sans contrevenir soit à la Règle A soit à la Règle C.

Il importe peu que les réparations de l'accident soient nécessaires pour continuer le voyage en sécurité : ce n'est pas le but de l'Avarie Commune.

Even if one ventured to claim an imperilment of the maritime expedition and a menace to common safety in the event of the voyage being pursued without the ship having been repaired, one would merely be concerned at the time of repairs about a matter of future or even conditional peril and, what is probably more diriment, about a peril which had sprung, not from a fortuitous occurrence, but from the faulty decision of pursuing the voyage with a ship in bad condition and in spite of the all-too obvious risks which would follow.

This, in any case, has nothing more to do with the peril which was already threatening the maritime expedition when the decision was taken to bear up for the port of refuge as a measure of protection (Rule A).

Moreover, it is unanimously agreed that Rules X,b), and XI,b), deviate from the principle on this point. And those who, nevertheless, support this solution, submit themselves to other considerations to which we shall briefly refer.

(i) In the first place, even if such expenses fail to devolve on common safety, such expenses would at least, according to those who champion the solution, devolve on common benefit (*intérêt commun*); and as it might sometimes be difficult to make a difference between common safety and common benefit, Rules X, b), and XI, b) would have the merit of suppressing the difficulty.

(ii) On the other hand, if such expenses were not allowed in General Average, their character and imputation would fluctuate, being left at the mercy of the applicable contracts, laws or customs; conflicts would ensue and all kinds of complications might be expected and, according to what is said, this would be a good deal more embarrassing than the slight infringement inflicted to the principle by Rules X and XI.

(iii) As to the Shipowner, he would be tempted to break the voyage, and even if he were subsequently found blamable for having done so, this would make no difference to the often important delays suffered by the goods in their delivery, nor — with perishable commodities, for instance — would it return to these goods their initial condition if, owing to the delay, they had deteriorated.

Or again one might fear a multiplication of « non separation » clauses for purposes quite different from the only cases of putting in at a port of refuge at present provided in the existing York/Antwerp Rules.

Or else the Shipowner might merely provide in his bills of lading to still give effect to Rules X,b), and XI,b), in derogation of new Rules which would prove more restrictive.

(iv) In any case, considering the small number of General Average settlements where such expenses are treated without adding any others for refloating, extinguishing or salvage purposes, considering also that

Même si l'on s'avisait de soutenir que l'expédition maritime pourrait être mise en péril et le salut commun menacé au cas où le voyage se poursuivrait sans que le navire fût réparé, il ne s'agirait encore, au moment où l'on répare, que d'un péril futur, éventuel même, et, ce qui est sans doute plus dirimant, d'un péril qui aurait sa source, non plus dans un événement fortuit, mais dans la décision fautive de poursuivre le voyage avec un navire en mauvais état et en dépit des risques trop prévisibles qui en découleraient.

Cela n'a en tout cas plus rien à voir avec le péril qui menaçait déjà l'expédition maritime quand fut prise la décision de gagner le port de refuge pour l'en préserver (Règle A).

Il est d'ailleurs unanimement admis que sur ce point les Règles X, b) et XI, b) s'écartent du principe. Et ceux qui en défendent néanmoins la solution, obéissent eux-mêmes à d'autres considérations qu'il est bon d'indiquer brièvement.

i) D'abord même s'il manque à ces dépenses d'être encourues pour le salut commun, il reste selon eux qu'elles le seraient au moins dans l'intérêt commun (common benefit); et comme il pourrait être quelquefois difficile de distinguer salut commun et intérêt commun, les Règles X, b) et XI, b) auraient le mérite de supprimer cette difficulté.

ii) D'autre part, si ces dépenses n'étaient pas admises en Avarie Commune, leur caractère et leur imputation fluctueraient au gré des contrats, lois ou pratiques applicables, avec les conflits qui s'ensuivraient et toutes les complications à en attendre, autrement gênantes, à ce qu'on dit, que la légère entorse donnée au principe par les Règles X et XI.

iii) Quant à l'armateur, il serait tenté pour sa part de rompre le voyage; et qu'il puisse être ensuite déclaré fautif de l'avoir fait ne pourrait rien changer aux retards souvent importants subis par la marchandise dans sa livraison, ni davantage — s'agissant par exemple de denrées périssables — la rétablir dans son état premier si ce retard l'avait altéré.

Ou bien encore il faudrait craindre une multiplication des clauses de « non séparation » pour des fins tout autres que les seuls cas de relâche actuellement prévus par les Règles d'York et d'Anvers existantes.

A moins que l'armateur prévoie tout simplement dans ses connaissements de maintenir en vigueur les Règles X, b) et XI b) d'York et d'Anvers 1950 par dérogation à de nouvelles Règles qui se révéleraient plus restrictives.

iv) Vu du reste le petit nombre de règlements d'Avarie Commune qui auraient à répartir de telles dépenses sans qu'il s'en ajoute aucune autre de renflouement, d'extinction ou d'assistance, étant donné au

such expenses, as we are told, generally run into a relatively small figure, their exclusion would finally eliminate but very few adjustments and have little effect on the other expenses.

When we say, in the first place, that in order to practically justify the admission of such expenses, they would have little incidence on the number of adjustments or the figure of admissions (iv), it would seem we forget that these expenses remain, whether classified or not in General Average and that we elude the real problem, that of a more equitable imputation of bringing these expenses to the account of anyone finding an interest in them.

And, admittedly, it is already doubtful whether even at this point one may always invoke common benefit (i).

Indeed, the laws relating to transport compel the carrier to repair his damaged ship during the voyage unless the repairs are impossible or too costly, which is not the case envisaged in Rules X,b) and XI,b) : in the circumstances, the resumption of the voyage is simply ancillary to repairs, the possibility of which is in no way contested. Under the terms of the contract, the shipper is therefore entitled to expect the transport to be accomplished, this being the very object of the carrier's obligation.

It is evident, therefore, that the continuation of the voyage is a right which the shipper may enforce; this means that if, for various reasons, he still finds that it is in his interest for the goods to arrive at their destination — these will be all the personal motives which will have incited him to have the goods transported to a certain place at a certain time — on the other hand, the clauses of the contract refusing to recognize such motives and to take them into account, the shipper, juridically speaking, will feel indifferent as to whether the voyage is continued or not : he knows that, in any case, he is guaranteed and, so to speak, « disinterested » by the carrier.

Therefore, if one takes a juridical point of view, it seems that the carrier is the only one to be really interested in the continuation of the voyage — he would have to suffer the consequences of the breach of contract — and it is up to him, then, to follow it through. The operation being juridically bereft of any interest for the shipper, even if mere common benefit were considered a condition sufficient in itself to allow General Average, it would still not be possible to justify the shipper's contribution to the expenses provided in Rules X,b) and XI,b) when incurred during the ship's repairs for damage caused solely by accident.

As regards the practical difficulties that might arise in respect of the treatment of expenses in the port of refuge if not admitted in General Average (ii), one cannot see at first glance why the argument couldn't be used — with just as much reason — to extend the same solution to all supplementary expenses incurred by the shipowner

surplus que ces dépenses là seraient généralement, dit-on, d'une importance relativement faible, finalement leur exclusion n'éliminerait que peu de règlements et serait de peu d'effets sur les autres.

Dire tout d'abord pour justifier pratiquement l'admission de pareilles dépenses qu'elles ne seraient pas d'une grande incidence sur le nombre des règlements ou le chiffre des admissions (iv) c'est, semble-t-il, oublier que ces dépenses, classées ou non en Avarie Commune, subsistent; et éluder le vrai problème : celui d'une imputation plus équitable à la charge de qui trouve en elles un intérêt.

Et précisément il est déjà douteux que l'on puisse même ici provoquer toujours l'intérêt commun (i).

En effet les lois relatives au transport font au transporteur obligation de réparer son navire endommagé pendant le voyage à moins que la réparation soit impossible ou trop dispendieuse, ce qui n'est pas le cas envisagé par les Règles X, b) et XI, b) : en l'occurrence l'achèvement du transport est simplement subordonné à une réparation dont il n'est nullement contesté qu'elle soit elle-même possible. En vertu du contrat le chargeur est donc en droit d'attendre l'exécution du transport, ce qui constitue l'objet même de l'obligation du transporteur.

La continuation du voyage apparaît ainsi pour le chargeur comme un droit dont il peut exiger le respect; cela veut dire que si à divers titres il peut encore avoir intérêt à ce que sa marchandise parvienne à destination — ce seront tous les motifs personnels qui l'ont incité à faire transporter les marchandises à tel endroit et à tel moment — par contre, le contrat se refusant à connaître ces motifs et à en tenir compte, il est juridiquement indifférent au chargeur que le voyage soit ou non continué : il se sait de toute façon garanti, et, pour ainsi dire, « désintéressé » par le transporteur.

A s'en tenir par conséquent au plan juridique, il apparaît que le transporteur est seul réellement intéressé à la continuation du voyage — il aurait à supporter les conséquences de la rupture — et que c'est alors à lui d'en prendre les moyens. Si même on voulait faire du simple intérêt commun la condition suffisante de l'Avarie Commune, il ne serait donc pas encore possible de justifier la contribution du chargeur aux dépenses prévues par les Règles X, b) et XI, b), quand elles sont faites pendant que le navire répare des avaries causées seulement par accident, puisque l'opération est juridiquement dépourvue pour lui d'un tel intérêt.

Quant aux difficultés pratiques que pourrait soulever le traitement des dépenses au port de refuge si elles n'étaient pas admises en Avarie Commune (ii), on ne voit pas d'abord pourquoi l'argument ne servirait pas — avec autant de raison — à étendre cette même solution à toutes les dépenses supplémentaires que l'armateur aura dû exposer au cours

during the voyage in order to enable it to be accomplished following an unforeseen occurrence.

But it is also advisable not to magnify such difficulties. One may effectively believe that in all cases where the transport is governed by the Brussels Convention (The Hague Rules) or a law using it as a pattern, expenses in a port of refuge not allowed in General Average will in the normal course of events remain for the account of the carrier; this applies, for instance, to the crew's wages and maintenance and other expenses provided in Rules X, b) and XI, b) — except special charges imposed by the cargo.

Incidentally, may we remark that this solution might sometimes dissuade the shipowner — if the idea occurred to him — from withholding cargo with the sole idea of compelling it to share the expenses of putting into a port.

Cases where the carrier could purely and simply get rid of his cargo at the port of refuge (iii) are in themselves infrequent; he is already prohibited from doing this, precisely when the transport is governed — and it is in most cases — by the Brussels Convention or a similar provision in a national law; in this connection, French law in the event of an interruption in the voyage, compels the carrier to transship the goods and remove them to the intended port of destination, whatever the reason may be for the interruption (Décret du 31.12.66, art. 40).

Even in cases of a transport under a charter-party, the provisions of which are not subjected to imperative rules, must the shipowner expressly reserve to himself full liberty to abandon the voyage, failing which he would be at liberty to do so only if the ship were irreparable or perhaps if the length of the repairs were such that it would practically involve an almost complete stop. Those are the exigencies as far as French law is concerned (Décret du 31.12.66, art. 16), but it is evidently not so in this particular case.

It is true that nothing in transports of this type prevents the parties from agreeing on the apportionment of expenses incurred in the port of refuge during repairs of damage in the nature of particular average. This, effectively, can be done by adhering, namely, to 1950 Rules X, b, and XI, b) or again within the framework of a convention of non-separation or even by means of an appropriate provision.

But in any case, these matters do not concern General Average.

After all, what should be remembered is precisely that expenses under reference — in a port of refuge when the ship is being repaired for damage resulting solely from an accident — do not pertain to General Average and that if they are treated as such, the York/Antwerp Rules conduce in most cases in distorting the balance of the transport contract — except in the case of charter-parties as has just

du voyage pour en permettre l'achèvement à la suite d'un événement imprévu.

Mais il convient encore de ne pas grossir ces difficultés. On peut penser en effet que dans tous les cas où le transport est régi par la Convention de Bruxelles (Règles de La Haye) ou une loi qui s'en inspire, les dépenses au port de refuge qui ne sont pas admises en Avarie Commune devront normalement rester à la charge du transporteur; il en est ainsi notamment des gages et vivres de l'équipage et autres dépenses prévues par les Règles X, b) et XI, b) — sauf frais spéciaux imposés par la marchandise.

Soit dit en passant cette solution pourrait quelquefois dissuader l'armateur — s'il en avait l'idée — de retenir une cargaison à seule fin de lui faire partager les dépenses de relâche.

Les cas dans lesquels le transporteur pourrait purement et simplement se débarrasser de sa cargaison au port de refuge (iii) sont eux-mêmes peu nombreux; il lui sera interdit de le faire précisément quand le transport est régi — c'est le plus souvent — par la Convention de Bruxelles ou des dispositions comparables d'une loi nationale; c'est ainsi que la loi française, en cas d'interruption du voyage, impose au transporteur le transbordement de la marchandise et son déplacement jusqu'au port de destination prévu, quelle que soit la cause de l'interruption (Décret du 31-12-66, art. 40).

Même dans les transports sous chartes-parties, dont les conditions échappent à des règles impératives, faudra-t-il que l'armateur se soit expressément réservé de rompre le voyage en pareil cas; faute de quoi il ne pourrait le faire que si le navire était irréparable, ou peut-être si la durée des réparations était telle qu'elle entraîne pratiquement son arrêt quasi définitif. C'est ce qu'exige pour sa part la loi française (Décret du 31-12-66, art. 16), mais ce n'est évidemment pas le cas en l'espèce.

Rien dans de tels transports n'empêche, il est vrai, les parties de convenir de la répartition des dépenses faites au port de refuge pendant la réparation d'une avarie particulière. Effectivement cela pourra se faire en conservant nommément les Règles I, b) et XI, b) de 1950, ou encore dans le cadre d'une convention de non séparation, tout aussi bien que par une disposition propre.

Mais il s'agira là en tout cas d'autre chose que de l'Avarie Commune.

Car ce qu'il faut en définitive retenir, c'est précisément que les dépenses considérées — dans un port de refuge quand le navire répare des avaries causées seulement par accident — ne ressortissent pas à l'Avarie Commune, et qu'à les traiter comme telles les Règles d'York et d'Anvers contribuent le plus souvent à fausser l'équilibre du contrat de transport — sauf ce qui vient d'être dit pour les chartes-parties — en



been said — by imposing a supplementary burden on the cargo which, in the normal course of events, it should not have to bear.

The question, therefore, assumes economical, nay even political ramifications.

As a matter of fact, for a long time already, complaints have been uttered concerning the complexity and the number of adjustments of General Average, but criticisms are not confined to that only; nowadays, it is the way in which maritime transport as a whole — and General Average is part of it — is governed that is blamed, rightly or wrongly, for having been conceived in the interests of the traditional maritime Nations to the detriment of the developing Countries, for exaggeratedly favouring the carrier as against the shipper; it is a new, better balanced regime that is intended should be established.

One way of attenuating these criticisms, or of even suppressing them — and perhaps of safeguarding what in General Average is original and essential — would be, not only to simplify it in its methods and practice but also to eliminate certain abusive applications similar to the one under review.

We therefore strongly recommend the exclusion from Rules X,b) and XI,b) of the expenses made or incurred at the port of refuge while the ship is being repaired for damages in the nature of particular average only. To obtain this, it would be sufficient, in practice, to delete the words « ...or by accident... » in both Rules.

b) Although Rule X,d) draws its inspiration from Rule F for the idea of the substitution of expenses, it effectively deviates from it in its application: whilst a substituted expense « without regard to the saving, if any, to other interests » is admitted in Rule F, on the contrary, Rule X,d) takes into account the saving to all and every interest.

In spite of this, it does not seem necessary to eliminate Rule X,d). It will be sufficient to delete the last words « ...in proportion, etc... » and replace them by the following form: « ...without regard to the saving, if any, to other interests », to be found in Rule F as well as in Rule XIV.

It will be noted concerning this matter that the French Act of the 7th July 1967 relating to sea events, insofar as the apportionment of substituted expenses is concerned, provides the same solution as in Rule F in the York/Antwerp Rules.

c) When, pursuant to the provisions of Rule XI, the crews' wages and maintenance are allowable in General Average, these expenses must be calculated and controlled.

If the operation is simple for the wages, it can sometimes be less simple for the maintenance expenses (food, lodging...) and this has given rise to the proposal of a simplification by fixing the latter on a forfait basis at a certain percentage of the wages, e.g., 10 %.

imposant à la cargaison une charge supplémentaire qu'elle ne devrait pas normalement supporter.

La question prend par là des prolongements économiques, voire même politiques.

Il y a déjà longtemps en effet que des plaintes se font entendre à propos des complications et du nombre de règlements d'Avarie Commune, mais les critiques ne se bornent pas là; c'est aujourd'hui la réglementation des transports maritimes dans son ensemble — et l'Avarie Commune en fait partie — que l'on accuse, à tort ou à raison, d'être conçue dans l'intérêt des nations maritimes traditionnelles et au détriment des pays en voie de développement, de favoriser exagérément les transports par rapport aux chargeurs; et c'est un régime nouveau, plus équilibré, que l'on entend instaurer.

Un moyen d'atténuer ces critiques, sinon de les supprimer — et peut-être de sauvegarder l'Avarie Commune dans ce qu'elle a d'original et d'essentiel — serait non seulement de la simplifier dans ses méthodes et procédures mais encore d'éliminer certaines applications abusives comme celle dont il est ici question.

Il est donc vivement recommandé que soient exclues des Règles X, b) et XI, b) les dépenses faites ou encourues au port de refuge pendant que le navire répare des avaries particulières seulement. Pour obtenir ce résultat, il suffirait pratiquement de supprimer dans chacune de ces deux Règles les mots « ... ou par accident ... ».

b) Bien que la Règle X, d) s'inspire de la même idée que la Règle F sur la substitution de dépense, elle s'en écarte effectivement dans l'application qu'elle en fait : alors que la Règle F admet la dépense substituée « sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts », la Règle X, d) au contraire tient compte de l'économie réalisée par chacun.

Il n'apparaît pas cependant que la Règle X, d) doive être abolie pour autant. Il suffira d'en supprimer les derniers mots : « ... proportionnellement ... etc. ... » en les remplaçant par la formule : « ... sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts. », reproduite de la Règle F et reprise également par la Règle XIV.

On notera à ce sujet que la loi française du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer retient quant à la répartition de la dépense substituée la même solution que la Règle F d'York et d'Anvers.

c) Lorsqu'en vertu de la Règle XI, les salaires et frais d'entretien de l'équipage sont admissibles en Avarie Commune, il importe d'en calculer et contrôler les chiffres.

Si pour les salaires l'opération est simple, elle peut l'être parfois moins pour les frais d'entretien (nourriture, logement...), d'où la simplification proposée de fixer ces frais d'entretien forfaitairement à un certain pourcentage des salaires, 10 % par exemple.

However, it is not certain that, at least as far as French shipowners are concerned, the calculation of the crew's maintenance would give rise to any difficulty.

It seems, on the other hand, that fixing the expenses on a forfait basis would not amount to much of a simplification: one would still have to agree on the question of the wages under reference and fix the proportion to be retained; one should know, for example, whether it concerns the actual wages with the addition or not of overtime, or only the basis wages applicable to each category of crew members and whether the retained proportion will always be the same, whatever economical or social differences there might be from one country to another.

In the circumstances, it would, in the end, probably be inoperative to modify the calculation of the crew's maintenance and it would seem wiser not to attempt an innovation in that area.

d) The transport by air of engine spare parts, etc... necessary for the repairs of a vessel detained in a port on account of damage is usually decided in order to reduce the additional period of detention in that port and the expenses incurred during such detention.

Under the terms of the present Rule XI, such expenses are allowable in General Average, even if the damage to the ship has been caused by an accident, provided that the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

Since the transport by plane actually brings about a reduction in the expenses of putting into a port as are allowable in General Average, those expenses will be considered as General Average by the mere application of Rule F, in substitution to the other General Average expenses which will have been avoided.

It is difficult to visualize a change if, as envisaged, the cost of transport by air of spare parts were considered as a part of the repairs. There would still be the question of ascertaining, in the case of particular average, whether the increase in the cost of repairs following the incorporation of the air freight had not resulted in reducing the expenses of putting into the port allowable in General Average, so that by applying Rule F the shipowner would have a right to demand that the item be allowed in General Average as a substituted expense.

It would be different only if, as recommended in paragraph a) above, the expenses of putting into a port were no longer allowed in General Average where repairs of a ship for damage in the nature of particular average are merely concerned: then the transport by air, considered as part of the repairs, would henceforth only be incumbent to the ship, as also the repairs themselves.

The only advantage to be expected from this proposal would reside in a simplification when the ship's repairs are allowed in General

Il n'est cependant pas évident qu'avec les armements français tout au moins, le calcul des frais d'entretien de l'équipage soulève des difficultés.

Il semble d'autre part que de fixer ces frais à forfait ne serait pas tellement une simplification : il resterait encore à s'entendre sur les salaires de référence et à déterminer la proportion qui en serait retenue ; à savoir par exemple s'il s'agira des salaires effectifs, augmentés ou non des heures supplémentaires, ou seulement des salaires de base applicables à chaque catégorie de personnel et si la proportion retenue sera toujours la même, quelles que soient les différences économiques ou sociales pouvant exister d'un pays à l'autre.

Dans ces conditions il ne serait finalement guère opérant de modifier le calcul des frais d'entretien de l'équipage, et mieux vaudrait ne rien innover dans ce domaine.

d) Le transport par avion de pièces de machines etc... nécessaires à la réparation du navire détenu dans un port en raison d'une avarie est généralement décidé dans le but de réduire d'autant la période supplémentaire d'immobilisation en ce port et les dépenses encourues pendant cette immobilisation.

En vertu de la Règle XI existante ces dépenses sont admissibles en Avarie Commune même s'il s'agit d'un dommage au navire causé par accident, pourvu que la réparation soit nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité.

Dès lors que le transport par avion aboutit effectivement à réduire les dépenses de relâche admissibles en Avarie Commune, les frais en seront eux-mêmes réputés Avarie Commune par application de la Règle F, en substitution des autres dépenses d'Avarie Commune évitées.

On voit mal ce qui changerait si, comme il est envisagé de le faire, les frais de transport par avion de pièces de rechange devaient être considérés comme faisant partie de la réparation. Il resterait en effet toujours à savoir, s'agissant d'une avarie particulière, si l'augmentation du prix de la réparation consécutif à l'incorporation du fret aérien n'a pas eu pour effet de réduire les dépenses de relâche admissibles en Avarie Commune, de sorte que par application de la Règle F l'armateur serait encore en droit d'en demander le classement en Avarie Commune comme dépense substituée.

Il n'en serait autrement que si, comme il a été recommandé au paragraphe a) ci dessus, les dépenses de relâche n'étaient plus admises en Avarie Commune lorsqu'il s'agit de réparer seulement une avarie particulière du navire : alors le transport par avion, considéré comme un élément de la réparation ne pourrait plus incomber jamais qu'au navire, comme la réparation elle-même.

Le seul avantage à attendre de la proposition réside dans une simplification quand le navire répare une Avarie Commune : il deviendrait

Average : it would become useless working out, with occasionally some difficulty, the exact expense which had been avoided owing to the additional expenses of air transport.

One must point out, however, that as the shipowner would no longer be tied up within the limits of Rule F, he might sometimes be tempted to give way to his own interest as a charterer by neglecting the interests of the community : as an example, if he were compelled, on a new voyage and under threat of a breach of his charter, to report with his ship at the port of loading on a given deadline.

In spite of this inconvenience and so as to encourage simplification, one might assume that the transport costs by air of engine parts, etc..., necessary for the repairs of a vessel detained in a port on account of damage will be considered as part of the cost of repairs without even having to discriminate between the types of transport : affreightment or a regular line.

#### 11. *Rule XIII*

The deductions which were fixed for differences in respect of « new for old » are complicated and have probably even become obsolete in their conception.

As a remedy, some propose their abolition whilst others merely propose their simplification.

An abolition, pure and simple, of the deductions would, however, too often result in a gain in value for the ship and be the source of undue enrichment to the shipowner, thus somewhat exceeding the result aimed at; it is therefore advisable to opt for a simplification of Rule XIII. Among the various solutions put forward, we favour the solution proposed at the 1967 Assembly of A.I.D.E., preferably to the one of the International Union of Marine Insurance (I.U.M.I.) although it is unknown at the moment whether A.I.D.E. will adopt this solution or not. It would read as follows :

Steel ships :

Up to 8 years : no deductions  
Between 8 and 16 years : one-sixth  
Over 16 years : one-third.

Wooden ships :

Up to 4 years : no deductions  
Between 4 and 8 years : one-sixth  
Over 8 years : one-third.

#### 12. *Rule XIV*

If, following the recommendation contained in No. 10 as above, paragraph a), expenses made or incurred at the port of refuge during the repairs of accidental damage performed merely to enable the adventure to be completed were no longer allowed in General Average, there would be no further question of allowing the cost of provisional repairs intended as a saving on these expenses.

inutile de calculer, avec quelque difficulté parfois, la dépense exactement évitée par les frais supplémentaires de transport aérien.

Il faut toutefois signaler que l'armateur n'étant plus tenu dans les limites de la Règle F serait tenté quelquefois d'obéir à son propre intérêt d'affréteur en négligeant celui de la masse : quand par exemple il devrait, pour un nouveau voyage et sous peine de rupture de sa charte, présenter son navire au port de charge à une date limite.

En dépit de cet inconvénient et pour aller dans le sens de la simplification, on pourrait admettre que les frais de transport par avion de pièces de machines etc... nécessaires à la réparation du navire détenu dans un port à raison d'une avarie seront considérés comme faisant partie des frais de réparation; et sans qu'il y ait même alors à distinguer selon le type de transport : affrètement, ou ligne régulière.

#### 11. Règle XIII.

Les déductions fixées pour différences du « neuf au vieux » sont compliquées et probablement même dépassées dans leur conception.

Pour y remédier, certains proposent de les supprimer, d'autres de les simplifier seulement.

Toutefois la suppression pure et simple des déductions donnerait trop souvent une plus-value au navire, génératrice d'enrichissement indu pour l'armateur et serait faire payer un peu cher le résultat recherché; il convient donc d'opter pour la simplification de la Règle XIII. Parmi les différentes solutions proposées on retiendra celle qui fut présentée à l'Assemblée de l'A.I.D.E. de 1967, de préférence à celle de l'Union Internationale de l'Assurance Maritime (I.U.M.I.), et bien qu'à ce jour on ne puisse pas dire encore si l'A.I.D.E. fera sienne cette solution.

Elle serait la suivante :

##### Navires en acier :

Jusqu'à 8 ans : pas de déductions.  
De 8 à 16 ans : un sixième.  
Au-delà de 16 ans : un tiers.

##### Navires en bois :

Jusqu'à 4 ans : pas de déductions.  
De 4 à 8 ans : un sixième.  
Au-delà de 8 ans : un tiers.

#### 12. Règle XIV.

Si, selon la recommandation faite au numéro 10 ci-dessus, paragraphe a), on ne devait plus admettre en Avarie Commune les dépenses faites ou encourues au port de refuge pendant les réparations d'un dommage fortuit effectuées simplement pour permettre l'achèvement du voyage, il ne serait plus davantage question d'admettre le coût des réparations provisoires destinées à permettre une économie sur ces dépenses.

In the circumstances, we recommend that the second paragraph in Rule XIV be purely and simply abolished.

If, on the other hand, it was decided to retain Rule XIII by having it simplified, one would of course have to correlatively retain the third paragraph in Rule XIV.

13 *Rule XV.*

When the freight is at shipowners' risk and there has been loss or damage to the cargo which shall be made good as General Average, the Rule provides that the loss in freight resulting therefrom shall also be made good in General Average, it being specified that this simply concerns net freight after deduction of the expenses not incurred in consequence of the sacrifice of the cargo.

Some consider that the net freight in question represents the carrier's anticipated profit and should therefore not be made good in General Average, in the same way as the anticipated profit of the merchant.

But this question being related to that of contributory values, we shall examine it at the same time as we examine Rule XVII.

14. *Rule XVI and Rule XVII.*

a) As regards cargo, it will often be easier to adopt invoice values rather than market values. One must therefore approve, in spite of slight distortions which may sometimes follow, the proposal which has been made in that direction. For contributory values (Rule XVII), it will be the CIF values if the freight is payable, and the FOB or C & I values if the position is reversed. For allowances into General Average (Rule XVI) it will again be CIF values if the freight is payable; but if the freight is at the shipowner's risk it will normally be necessary to add the freight paid on the goods delivered at destination to the FOB or C & I values of goods damaged by sacrifice: this freight is indeed incorporated in the loss sustained by the owner of the goods that have been sacrificed.

As an exception, however, it should still remain possible in certain cases to abide by market values: in the case, for instance, of an homogeneous cargo of products which are susceptible to market fluctuations.

b) On the other hand, it does not seem possible to consider the insured value of the cargo as contributory value.

This value is indeed determined by common consent between insurer and insured, depending on the considerations peculiar to the latter but not to General Average. Thus, certain goods could, according to circumstances, have an insurance value which would be very different in one way or another to their invoice value.

More often than not, in fact, the insured value includes the anticipated profit and this would introduce into General Average a notion of profit to which we shall refer in one of the next paragraphs.

Dans ces conditions le deuxième paragraphe de la Règle XIV serait à supprimer purement et simplement.

S'il était décidé d'autre part de conserver la Règle XIII en la simplifiant, il faudrait bien entendu maintenir corrélativement le troisième paragraphe de la Règle XIV.

### 13. Règle XV.

Lorsque le fret est en risque pour le transporteur et que la cargaison a subi une perte ou un dommage admissible en Avarie Commune, la Règle prévoit alors que la perte de fret en résultant sera elle-même admissible en Avarie Commune; étant précisé qu'il s'agit seulement du fret net, après déduction des dépenses non exposées par suite du sacrifice de la cargaison.

Certains estiment que ce fret net représenterait le profit espéré du transporteur et qu'il ne devrait donc pas être admis en Avarie Commune, pas plus que ne doit l'être le profit espéré du négociant.

Mais cette question étant liée à celle des valeurs contributives, elle sera étudiée conjointement à propos de la Règle XVII.

### 14. Règle XVI et Règle XVII.

a) Il sera souvent plus facile d'adopter pour la cargaison les valeurs de facture plutôt que les valeurs de marché. Il faut donc approuver, en dépit des légères distorsions qui s'ensuivront parfois, la proposition faite en ce sens. Il s'agira pour les contributions (Règle XVII), des valeurs CAF si le fret est acquis, et des valeurs FOB ou C & A dans le cas contraire. Pour les admissions (Règle XVI) ce seront également les valeurs CAF si le fret est acquis; mais s'il est en risque pour l'armateur, il faudra encore, aux valeurs FOB ou C & A des marchandises avariées par sacrifice, ajouter normalement le fret payé sur ces marchandises livrées à destination: il s'incorpore en effet à la perte subie par le propriétaire des marchandises du fait du sacrifice.

Par exception cependant il devrait rester loisible dans certains cas de retenir encore la valeur de marché: s'agissant par exemple d'une cargaison homogène de produit sensible aux variations de cours.

b) Il ne paraît pas possible par contre de considérer la valeur assurée de la cargaison comme valeur contributive.

En effet cette valeur est fixée d'un commun accord entre assureur et assuré en fonction de considérations propres à celui-ci mais étrangères à l'Avarie Commune. C'est ainsi que certaines marchandises pourraient, selon les cas, avoir une valeur d'assurance très différente, en plus ou en moins, de leur valeur de facture.

En fait le plus souvent la valeur assurée inclura le bénéfice espéré; ce qui introduirait dans l'Avarie Commune la notion de profit, dont il sera question dans un prochain paragraphe.



One must finally take into account those goods which may not have been insured and the obligation of choosing a different base for their evaluation whence one will be faced once again with precisely the same difficulty that one tried to avoid.

c) Even though, strictly speaking, the fixing of the freight at shipowners' risk on a forfait basis brings about a certain maladjustment depending on whether General Average will have taken place at the beginning or at the end of the voyage, it occurs to us that the saving of work and time which will result from this solution will in itself entirely justify it.

Furthermore, it may be of some interest to recall that according to the French Act of the 7th July 1967 relating to sea events — the most recent text in force in maritime countries — the freight at risk contributes in the proportion of two-thirds (Art. 30).

d) As regards the elimination of the profit element and concerning cargo in the first place, the proposal of not adding anything to the FOB or CIF invoice values should be approved: more often than not the idea of anticipated profit effectively assumes a speculative and hazardous aspect to which General Average must remain extraneous.

But it is different with freight at risk, the amount of which is definitely fixed at the start of the voyage, for the charterer who will pay for it and for the shipowner who will collect it if the maritime expedition arrives safely. It need hardly be recalled that it is at that time and in that place that, according to Rule G, the values must be assessed in order to determine both loss and contribution.

In any case, it could not be otherwise when freight is payable « ship lost or not lost »; the risk of loss of freight has simply been shifted.

Thus, it is advisable, as far as freight at shipowner's risk is concerned, to maintain the latter's contribution (Rule XVII); the same will apply for its allowance in the case of loss, as determined by Rule XV, even though eventually here and there, the freight be fixed on a forfait basis, in line with the suggestion contained in the preceding paragraph.

It does not seem, after all, that the solutions which we have just proposed prejudice the principle laid down in Rule G or that they must lead to an amendment of this Rule. The Rule, in fact, merely expresses the principle according to which the basis for estimating the loss and the contribution will be that of the values at the time and the place when the adventure ends. The fact of choosing the invoice values among different possible values after having reached destination would therefore not jeopardize the principle of Rule G but would simply be applying it.

#### 15. *Rule XVIII.*

It having been proposed in No. 11 above to maintain Rule XIII by simplifying it, the first paragraph in the present Rule XVIII should not be amended.

Enfin il faut tenir compte des marchandises qui peuvent ne pas être assurées et de l'obligation où l'on serait de choisir pour elles une autre base d'évaluation, retrouvant par là même la difficulté que l'on cherche précisément à éviter.

c) Bien qu'en toute rigueur la fixation du fret en risque pour l'armateur sur une base forfaitaire puisse entraîner quelque déséquilibre, selon que l'Avarie Commune se sera produite au début ou à la fin du voyage, il est à penser que l'économie de travail et de temps qui résultera de cette solution peut à elle seule suffire à la justifier.

Il n'est du reste pas sans intérêt de rappeler qu'en France la loi du 7 juillet 1967 relative aux événements de mer — texte en vigueur le plus récent dans les pays maritimes — fait elle-même contribuer le fret en risque pour les deux tiers (art. 30).

d) En ce qui a trait à l'élimination de l'élément de profit, et concernant d'abord la cargaison, la proposition de n'ajouter rien aux valeurs de facture FOB ou CAF doit être approuvée : l'idée de bénéfice espéré comporte en effet le plus souvent un aspect spéculatif et aléatoire auquel l'Avarie Commune doit demeurer étrangère.

Mais il n'en est pas de même du fret en risque, dont le chiffre est définitivement fixé au départ, pour l'affrètement qui le paiera et pour l'armateur qui le touchera si l'expédition maritime arrive à bon port. C'est là et à ce moment, faut-il le rappeler, que la Règle G impose de prendre les valeurs pour estimer tant les pertes que la contribution.

Au reste il n'en va pas autrement quand le fret est acquis à tout événement; simplement le risque de perte du fret se trouve déplacé.

Ainsi convient-il, quant au fret en risque pour l'armateur, de maintenir sa contribution (Règle XVII); il en sera de même de sa bonification en cas de perte, donc de la Règle XV qui la prévoit, quitte à ce que ce fret soit fixé forfaitairement ici et là, conformément à la suggestion du paragraphe précédent.

Il ne semble pas enfin que les solutions ci-dessus proposées portent atteinte au principe établi par la Règle G, ni qu'elles doivent entraîner une quelconque modification de celle-ci. La Règle se contente en effet d'énoncer le principe selon lequel la base d'estimation des pertes et de la contribution sera celle des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure. Choisir à destination, parmi les diverses valeurs possibles, les valeurs de facture, ne serait donc pas mettre en péril le principe de la Règle G mais simplement l'appliquer.

#### 15. Règle XVIII.

Puisqu'il a été proposé au numéro 11 ci-dessus de conserver la Règle XIII en la simplifiant, le premier paragraphe de la Règle XVIII existante ne devrait pas être modifié.

The difficulties in applying the second paragraph, as pointed out, are essentially to be found in the case of a constructive total loss of a ship and when the estimated cost of the repairs of the damage, which is not in the nature of General Average added to the proceeds of the sale of the ship, reaches or exceeds the estimated sound value of the ship, there is then no room left for an admission of a loss or of damage caused to the ship by an act of General Average, except that one might reconstitute a total value which would exceed the sound value of the ship.

Without going into a detailed examination of a difficulty, the solution of which should best be left to the competence of the average adjuster and which concerns the principle rather than a mere question of simplification, one might be inclined to believe that in such a case the shipowner would not be prejudiced by the sacrifice itself, as the proceeds of the sale and the cost of particular average would alone already reach a figure corresponding to the sound value of his ship.

It could thus be maintained that the ship was already considered a constructive total loss before the sacrifice and that this sacrifice hasn't cost the shipowner anything and hasn't caused him any prejudice. In other words, he is pecuniarily in the same situation as if no sacrifice had taken place. Now, we are reminded in Rule E that there is a principle whereby anyone claiming General Average must justify whatever loss he suffered for the common safety.

It remains, nevertheless, that this disinterested sacrifice will, among other things, have saved the sale value of the ship and that in fairness she should contribute to General Average for that value.

#### 16. *Rule XX.*

Our reply to the question of maintaining the commission on General Average disbursements is in the affirmative.

Although this commission on fund advances, when added to the interest on expense allowed in General Average, might seem excessive to some, we venture to remark that if shipping, at least as far as France is concerned, consents to advance General Average disbursements it is because it knows it can depend on this counterpart.

It is necessary, therefore, that this encouragement be preserved, and what is more, the suppression of it would bring practically no simplification in the matter.

#### 17. *Rule XXI.*

When, owing to determined negligence, one of the parties interested in General Average puts obstacles in the way of establishing the adjustment, it would eventually be the average adjuster's duty to stop all interest accruing to the guilty party.

As to fixing a delay for issuing the adjustment, it would seem that this precaution devolves in each individual case upon the interested parties rather than upon a General Rule.

Quant à son second paragraphe, les difficultés d'application signalées se rencontrent essentiellement dans le cas d'un navire en état de perte réputée totale (constructive total loss) et lorsque le coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'Avarie Commune, augmenté du produit de vente du navire, atteint ou dépasse la valeur estimative du navire à l'état sain; il n'y a plus de place alors pour l'admission de la perte ou du dommage causé au navire par un acte d'Avarie Commune, sauf à reconstituer une valeur totale qui dépasserait celle du navire à l'état sain.

Sans entrer dans l'examen détaillé d'une difficulté dont la solution relève davantage de la compétence du dispacheur, et qui touche au fond plus qu'à une simple question de simplification, il est permis de penser qu'en pareil cas l'armateur ne serait pas lésé par le sacrifice lui-même, puisque le produit de vente et le coût des avaries particulières atteignent déjà à eux seuls la valeur de son navire à l'état sain.

On peut ainsi soutenir que la perte du navire était déjà réputée totale avant le sacrifice et que ce sacrifice n'a en fait rien coûté à l'armateur, qu'il ne lui a occasionné aucun préjudice. En d'autres termes, il est pécuniairement dans la même situation que si le sacrifice n'avait pas été fait. Or c'est un principe rappelé par la Règle E qu'il appartient à qui réclame une admission de justifier de la perte qu'il aura subie pour le salut commun.

Il n'en reste pas moins que ce sacrifice gratuit aura, entre autres choses, sauvé la valeur de vente du navire et qu'il sera juste de le faire contribuer à l'Avarie Commune pour cette valeur.

#### 16. Règle XX.

A la question posée du maintien de la commission sur les débours d'Avarie Commune, il sera répondu par l'affirmative.

Bien que cette commission d'avance de fonds paraisse excessive à quelques-uns, ajoutée à l'intérêt alloué notamment sur les dépenses classées en Avarie Commune, il convient d'observer que si l'armement, en France du moins, consent à faire l'avance des débours d'Avarie Commune, c'est qu'il sait pouvoir compter sur cette contrepartie.

Il est donc nécessaire de maintenir cet encouragement, dont au surplus la suppression n'apporterait guère de simplification en la matière.

#### 17. Règle XXI.

Lorsque l'un des intéressés à l'Avarie Commune met obstacle par sa négligence caractérisée à l'établissement du règlement, il serait éventuellement du rôle du dispacheur de faire cesser les intérêts à l'égard du responsable.

Quant à fixer un délai pour le dépôt du règlement, il apparaît que la précaution en incombe davantage aux intéressés eux-mêmes, cas par cas, plutôt qu'à une Règle Générale.

It might also be suggested that in the same way interest be provided in the case of belated settlements of contributions charged to the ship or cargo.

Finally, on the question of the rate of interest allowed in Rule XXI, we would remark that to try and follow the variations of the rates prevailing according to season and country would give rise to discussions and complications which are hardly compatible with the object aimed at.

Consequently, we strongly recommend that the rate of five per cent be maintained, as provided in Rule XXI.

#### THE RULE OF INTERPRETATION

The second paragraph in the Rule, the only one to be contested at present, has resulted in giving predominance to the numbered Rules and authorizing certain exceptions to the strict application of the principle of General Average, as defined in the Rules preceded by letters.

If a return is to be made to these principles, doubtless a deletion, pure and simple, of the second paragraph could be envisaged. Such a solution would give new and added vigour to the Rules preceded by letters and would practically render all the exceptions in the numbered Rules worthless.

A radical change of this kind might, however, actually lead to what would not be a suppression of the evil of which one complains but to the creation of a double regime of General Average, one practical, made up solely of the numbered Rules — such were the York/Antwerp Rules until 1924 — which the interested parties would adopt whenever they could, and the other theoretical, made up of the lettered Rules which would no more apply in practice than Article 400 and so on in the past in the « Code de Commerce Français sur l'Avarie Commune ».

Another solution, and probably a more effective one, would consist, in the same way as for Rules X and XI, in remedying case by case the most serious abuses, in such a way that finally the second paragraph in the Rule of Interpretation would be rendered totally innocuous.

Until this is found possible, the exceptional character of the second paragraph could be emphasized even more than it actually is in its present wording by re-drafting it, for instance, as follows :

« Whenever the numbered Rules deviate from the lettered Rules, they must be strictly interpreted. »

#### OTHER MATTERS NOT DEALT WITH IN THE 1950 RULES

##### 1. *Franchise.*

The introduction of a franchise (non-deductible) in General Average adjustments would surely be an effective way of eliminating a number of adjustments which often are not worth the time spent or the costs incurred.

Il pourrait également être suggéré que de la même façon un intérêt moratoire soit prévu en cas de paiement tardif des contributions mises à la charge du navire ou de la cargaison.

Enfin sur la question du taux de l'intérêt alloué par la Règle XXI, on doit observer que vouloir lui faire suivre les variations des divers taux en vigueur, selon les époques et selon les pays, donnerait naissance à des discussions et des complications peu compatibles avec l'effet cherché.

En conséquence, il ne saurait être trop conseillé de s'en tenir au taux de cinq pour-cent prévu par la Règle XXI.

#### LA REGLE D'INTERPRETATION

Le second paragraphe de la Règle, le seul présentement contesté, a pour effet de donner la prédominance aux Règles numérotées, et d'autoriser ainsi certaines dérogations à l'application stricte des principes de l'Avarie Commune tels qu'ils sont définis par les Règles précédées des lettres.

Pour un retour à ces principes, on pourra sans doute envisager de supprimer purement et simplement le paragraphe. Cette solution redonnerait force pleine et entière aux Règles précédées des lettres et rendrait pratiquement caduques toutes les dérogations des Règles numérotées.

Un changement aussi radical pourrait cependant conduire en fait non à supprimer le mal dont on se plaint mais à créer un double régime de l'Avarie Commune, l'un pratique, fait des seules Règles numérotées — ce qu'étaient les Règles d'York et d'Anvers jusqu'en 1924 — que les intéressés continueraient à adopter chaque fois qu'ils le pourront, et l'autre théorique, fait des Règles précédées des lettres, qui ne seraient pratiquement pas appliquées davantage que ne l'étaient naguère les articles 400 et suivants du Code de Commerce Français sur l'Avarie Commune.

Plus efficacement sans doute, une autre solution consisterait, comme à propos des Règles X et XI, à remédier cas par cas aux abus les plus graves des Règles numérotées, de sorte que finalement le second paragraphe de la Règle d'Interprétation deviendrait totalement inoffensif.

En attendant qu'il en soit ainsi, on pourrait encore accentuer, plus qu'il ne l'est dans sa rédaction actuelle, le caractère exceptionnel du second paragraphe en le formulant par exemple comme suit :

« Dans la mesure où les Règles numérotées dérogent aux Règles « précédées des lettres, elles sont d'interprétation stricte. »

#### AUTRES MATIERES NON TRAITEES DANS LES REGLES DE 1950

##### 1. *Franchise.*

L'institution d'une franchise (non déductible) de règlement d'Avarie Commune serait sûrement un moyen efficace d'éliminer un certain nombre de règlements qui souvent ne valent pas le temps passé ni les frais exposés.

This suggestion is therefore favourably received.

In order to put it into practice, several solutions have been proposed : either that, within fixed limits, the shipowner take for his account all General Average, be it cargo or hull, after having possibly been guaranteed by his insurers; or that within the same limits, both parties (hull and cargo) bear the General Average which falls upon each of them; or else that all apportionment be waived when there is a considerable disproportion (to be assessed) between the contributory values of ship and cargo.

With either of the first two systems, it is also essential that the franchise be expressed, either in figures of allowances or in percentages of the contributory values, the second system appearing more complicated as in order to find out whether there should be an apportionment or not, it will be necessary to ascertain the contributory values, that is to start by calculating them.

When choosing between these solutions, and relying on our experience, our preference goes to the first one, with insurance combined, the shipowner retaining General Average, both hull and cargo, for his account, within the limits of the franchise, this franchise being determined by taking a percentage of the insured value of the ship alone, with a ceiling expressed in figures of allowances.

This solution would at least offer the practical advantage of avoiding all prior calculation of the contributory values.

In the same way, the « Police Française d'assurance maritime sur Corps de Navire (imprimé du 20 juillet 1968) » prescribes that (translation) « it is permissible for the Master and the assured not to arrange the adjustment of damage or expenses in the nature of General Average (damage or costs related to ship or cargo), the value of which would not exceed 1 % of the agreed value of the hull and machinery, provided that the total sum of these expenses would not exceed one hundred thousand francs (100.000 fr.) ».

The shipowner, with a guarantee up to the amount of this franchise, will still run the risk of having wrongly estimated the amount of General Average and of having to bear accordingly the excess which he cannot claim from his insurers. In order to avoid this inconvenience, he can always request the signature of a General Average bond at the time of delivery of the goods, even if ultimately he renounces the adjustment if the figure of the sacrifices and expenses of General Average is finally below that of the franchise.

If, on the contrary, both parties (hull and cargo), had to bear themselves the General Average which falls on them, the franchise would have to be mentioned in the bills of lading, provided that the imperative provisions of the Brussels Convention (Hague Rules) and of the laws, which have used them as a pattern, do not bar the way to it, as far as transports under bills of lading are concerned.

Aussi l'idée doit-elle en être accueillie favorablement.

Pour la réaliser plusieurs solutions ont été proposées : soit que, dans les limites fixées, l'armateur prenne à sa charge les Avaries Communes subies aussi bien par la cargaison que par le corps, avec éventuellement la garantie de ses Assureurs; soit que dans les mêmes limites chacun (corps et cargaison) supporte les Avaries Communes subies par lui; soit encore qu'on renonce à toute répartition quand une disproportion importante existe (à fixer) entre les valeurs contributives du navire et de la cargaison.

Dans l'un ou l'autre des deux premiers systèmes il importerait encore de choisir d'exprimer la franchise, soit en chiffres d'admissions, soit en pourcentages de valeurs contributives, cette seconde manière paraissant plus compliquée puisque, pour savoir s'il y aura lieu à répartition ou non, il faudra connaître les valeurs contributives, c'est-à-dire commencer par les calculer.

Entre ces solutions on marquera, à la lumière de l'expérience, une préférence pour la première combinée avec l'assurance : l'armateur conservant à sa charge les Avaries Communes, corps et cargaison, dans les limites de la franchise, et cette franchise étant alors définie en pourcentage de la seule valeur d'assurance du navire avec un plafond exprimé lui-même en chiffres d'admissions.

Cette solution offrirait au moins l'avantage pratique d'éviter tout calcul préalable des valeurs contributives.

C'est ainsi que la Police Française d'assurance maritime sur Corps de navire (imprimé du 20 juillet '68) dispose que : « Le capitaine et l'assuré sont autorisés à ne pas procéder à un règlement de répartition pour les avaries ou frais ayant le caractère d'Avarie Commune (avaries ou frais qui concernent le navire ou la cargaison), dont l'importance ne dépasserait pas 1 % de la valeur agréée sur corps et machine, sans toutefois que le total de ces dépenses puisse être supérieur à cent mille francs (100.000 Fr) ».

L'armateur, garanti jusqu'à concurrence de cette « franchise », restera cependant exposé au risque d'avoir mal évalué le montant de l'Avarie Commune et de supporter par conséquent l'excédent qu'il ne pourrait pas réclamer à ses assureurs. Pour éviter cet inconvénient, il pourra toujours faire signer un compromis d'Avarie Commune lors de la livraison des marchandises, quitte à renoncer ultérieurement à la répartition si les sacrifices et dépenses d'Avarie Commune se révèlent finalement inférieurs à la franchise.

Que si par contre chacun (corps et cargaison) devait supporter les Avaries Communes subies par lui, c'est dans les connaissements que la franchise devrait figurer, à supposer que les dispositions impératives de la Convention de Bruxelles (Règles de La Haye) et des lois qui s'en inspirent n'y mettent pas obstacle en ce qui concerne les transports sous **connaissance**.



The Cargo Underwriters would, themselves, be affected by this franchise and would probably be required to guarantee it.

But, from the French point of view, it doesn't seem necessary to go beyond this, and neither does it seem that the York/Antwerp Rules are the best means of easily attaining such franchise. It would, in any case, be difficult for a single Rule to answer all the imaginable situations and resolve all the difficulties that spring from each case: the ship's characteristics, her utilization, the type of cargo carried, the qualifications of the shipowners and shippers, etc...

## 2. Formalities.

These are, at the present moment, one of the main causes of irritation against General Average to cargo interests and any simplification in that sphere would certainly be very much appreciated.

The formalities in question principally concern the signature of the General Average bond or of the contribution engagement, the payment of the provisional contribution or the furnishing of security, the declaration of contributory values.

a) A simplification might already be achieved by doing away, whenever possible, with the often tedious formalities for the signing of the General Average bond or the contribution engagement by each individual consignee at the time the goods are delivered and by replacing these, in line with the suggestion received from the Association des Dispatcheurs Français, by a simple clause in the bill of lading undertaking to contribute to General Average in the same way as still another clause in the bill of lading settles the Rules which are applicable in corresponding cases (York/Antwerp Rules).

It may be objected that such a clause will not always make it possible to identify the receiver, that is the debtor as regards the contribution, when the bill of lading, as is often the case, has been negotiated during the voyage.

But even in such a case, and supposing that the carrier had to identify the receiver and obtain that the latter commit himself to abide by the clause in the bill of lading relating to General Average, this would be a very trivial formality and, moreover, all the more exceptional, seeing that the carrier will, as a rule, not be content with a simple pledge to contribute, nor will he deliver the goods without an adequate guarantee for the payment of the contribution to General Average.

The Subcommittee of Cargo Underwriters of the I.U.M.I. has already drawn up a clause for the carriage of containers, as follows:

« In the event of General Average, the shipowners shall deliver the goods carried under this bill of lading without specially demanding from the consignee an obligation in General Average or a provisional contribution.

« Consequently, the consignee commits himself to either furnishing the shipowners at their request with a guarantee from a dependable insurer

Les Assureurs Facultés seraient alors eux-mêmes concernés par cette franchise et appelés sans doute à la garantir.

Mais il ne semble pas, du point de vue français, qu'il faille aller plus loin et que les Règles d'York et d'Anvers soient le meilleur moyen de réaliser commodément une telle franchise. Il serait d'ailleurs difficile qu'une Règle unique puisse correspondre à toutes les situations imaginables et résoudre toutes les difficultés pouvant tenir à chaque cas : les caractéristiques du navire, son utilisation, la nature de la cargaison transportée, la qualité de l'armement et des chargeurs, etc...

## 2. Formalités.

Elles sont à l'heure actuelle un des principaux sujets d'irritation contre l'Avarie Commune des intéressés sur cargaison et toute simplification pouvant intervenir dans ce domaine serait certainement très appréciée.

Ces formalités résident essentiellement dans la signature du compromis d'Avarie Commune ou de l'engagement à contribuer, dans le paiement de la contribution provisoire ou la fourniture d'une garantie, dans la déclaration des valeurs contributives.

a) Ce serait peut-être déjà une simplification que de supprimer, lorsque c'est possible, les formalités souvent fastidieuses de signature du compromis d'Avarie Commune ou de l'engagement à contribuer par chaque réceptionnaire lors de la livraison des marchandises et d'y substituer, selon la suggestion faite par l'Association des Dispatcheurs Français, une simple clause du connaissance comportant engagement à contribuer en cas d'Avarie Commune, de la même façon qu'une autre clause du connaissance fixe les Règles applicables en pareil cas (Règles d'York et d'Anvers).

On objectera qu'une telle clause ne permettra pas toujours de connaître le réceptionnaire, c'est-à-dire le débiteur de la contribution, lorsque le connaissance, comme il arrive souvent, aura été négocié pendant le voyage.

A supposer même qu'en pareil cas le transporteur ait à identifier le réceptionnaire et à obtenir son engagement de respecter la clause du connaissance relative à l'Avarie Commune, ce serait là une formalité bien minime encore et d'autant plus exceptionnelle du reste que le transporteur ne se sera généralement pas contenté d'un simple engagement à contribuer ni dessaisi de la marchandise sans une garantie suffisante du paiement ultérieur de la contribution d'Avarie Commune.

La Commission Facultés de l'I.U.M.I. a déjà, pour les transports en conteneurs, rédigé une clause dont la teneur est celle-ci :

« En cas d'Avarie Commune les armateurs délivreront les marchandises transportées sous ce connaissance sans exiger spécialement du réceptionnaire un engagement d'Avarie Commune ni une contribution provisoire. »

to pay the contribution to General Average which may eventually be exigible for the goods in question, or to pay to the shipowners a provisional contribution or submit any other bond which is acceptable to them in payment of the contribution. »

This formula could just as well be used for conventional maritime transport.

b) It would still be more satisfactory to the consignee if the Cargo Underwriters could provide him with an anticipatory security, for instance in the shape of a special rider which would be annexed to the document relating to the goods and would, if necessary, be handed to the carrier at the time of delivery.

In order that such guarantee be easily usable, it should, in the first place, emanate from acknowledged Insurance Companies, which might even be specially approved; then, it should be unlimited, that is, valid without discussion up to the amount of the contributory value. It would be sufficient, in that respect, that by virtue of a provision in the policy the assured undertake to indemnify the insurers for the payments to which the latter might have been bound over and above the limits of their contract.

This has already been provided in an additional clause annexed to the Police Française d'assurance maritime sur Facultés (clause 18) when the provisional contribution is paid by the insurers, or when they provide the security in lieu of the assured.

The insurers might even not be content with guaranteeing the payment of the contribution by the insured consignee and might accept to pay in his stead themselves the contribution to the carrier; the consignee's obligation would thus be superfluous as well as all attempts made to simplify it.

The solution provided by national pools or even by a common fund of Cargo Underwriters is nothing but the guarantee in an improved and magnified form. Such a solution would, in itself, imply that the insurance companies are approved by the pools and that the latter guarantee the obligations subscribed by defaulting companies. It would also imply the approval of the pools themselves by the shipowners or their representative professional organizations and the brought-up-to-date publishing of the insurance companies who are members of the pools.

c) Insofar as the declarations of value are concerned, the simplification would consist in handing to the carrier, at the time the goods are forwarded, a copy of the commercial invoice or even in making a provision in the General Average bond or in the obligation to contribute if issued; or again, in a special document for that purpose to be filled in by the consignee and which might contain, at the same time as the value of the invoice, the sum of particular average to be deducted.

« En conséquence le réceptionnaire s'engage, soit à fournir aux armateurs sur leur demande la garantie d'un assureur sérieux de payer la contribution d'Avarie Commune éventuellement exigible de la dite marchandise, soit à verser aux armateurs une contribution provisoire ou à offrir telle autre garantie acceptable pour eux du paiement de la contribution. »

Cette formule pourrait tout aussi bien s'appliquer aux transports maritimes conventionnels.

b) Il serait plus intéressant encore pour le réceptionnaire d'obtenir des assureurs Facultés une garantie anticipée, par exemple sous la forme d'un avenant spécial qui s'ajouterait aux documents de la marchandise et serait, s'il y a lieu, remis au transporteur au moment de la livraison.

Pour qu'une telle garantie soit facilement utilisable, elle devrait d'abord émaner de Compagnies d'Assurances notoires et peut-être spécialement agréées; ensuite être illimitée, c'est-à-dire valable sans discussion jusqu'à concurrence de la valeur contributive. Il suffirait à cet égard que par une disposition de la police, l'assuré s'engage à dédommager les assureurs des paiements auxquels ils auraient pu être tenus au-delà des limites de leur contrat.

C'est déjà ce que prévoit une clause additionnelle à la Police Française d'assurance maritime sur Facultés (clause 18) lorsque la contribution provisoire est versée par les assureurs, ou la caution fournie par eux, en substitution de l'assuré.

Peut-être même les assureurs pourraient-ils ne pas se contenter de garantir le paiement de la contribution par le réceptionnaire assuré, et accepter de payer eux-mêmes en son lieu et place la contribution au transporteur; ainsi l'engagement du réceptionnaire deviendrait inutile et avec lui toutes les formules recherchées pour le simplifier.

La solution de « pools » nationaux ou même d'un Fonds Commun International d'assureurs facultés, n'est qu'une forme améliorée et renforcée de la garantie. Elle supposerait elle-même que les Compagnies d'Assurances soient agréées par les « pools » et que ceux-ci garantissent les engagements des Compagnies défaillantes. Elle supposerait également l'agrément des « pools » eux-mêmes par les armements ou leurs organisations professionnelles représentatives, et la publication tenue à jour des Compagnies d'Assurances membres des « pools ».

c) Quant aux déclarations de valeurs, la simplification consisterait, soit à remettre un exemplaire de la facture commerciale au transporteur lors de l'expédition des marchandises, soit même à prévoir ces déclarations dans le compromis d'Avarie Commune ou dans l'engagement à contribuer, s'il en est établi; ou encore dans un document spécial à cet effet, que le réceptionnaire aurait à remplir et qui pourrait donner, en même temps que la valeur de facture, le chiffre des avaries particulières à déduire.

In the absence of these simplifications affecting General Average bonds, the insurers' guarantee and the declarations of value or pending the time for them to materialize, it would, to say the least, be worth while grouping these three formalities into a single document.

This solution has been in existence in the Scandinavian countries for a long time without, it seems, having given rise to any difficulties or having met with any objections.

A similar document, eventually completed and standardized, might perhaps be the subject of a recommendation in the York/Antwerp Rules and be included as an annex.

### *3. Insignificant contributions.*

Although it is desirable to avoid wasting time and money collecting contributions that appear insignificant, it seems questionable whether one should lay the blame on the contributory values themselves.

Indeed, certain cargoes are made up of a great number of articles, each one of which may, insofar as separate interest is concerned, have a relatively low value. To eliminate them from the General Average statement might sometimes lead to heavily increasing the burden on the other interests without much of a simplification resulting as it would also be necessary to start counting the contributory values before knowing whether or not they would be below the anticipated minimum, and without taking into account the difficulties fixing such a minimum in the various national currencies.

At any rate, it seems out of the question trying to insert a Rule in this connection in the York/Antwerp Rules.

### *4. Containers and private cars on board ferries.*

On the question of Containers, one would think that the present provisions in the York/Antwerp Rules already offer an average adjuster who is sufficiently conversant with the difficulties of his profession enough scope to correctly resolve the problems Containers may set in General Average.

That, in fact, is the conclusion which seems to emerge from the work achieved by A.I.D.E. at the General Assembly held at Genoa in 1969.

As far as private cars on board ferries are concerned, there again, one easily comes round to the position adopted in this connection by A.I.D.E. at the General Assembly held in 1967 at Rotterdam, to wit, that all automobile vehicles, whether or not subjected to a bill of lading or other transport document, must contribute to General Average.

With that end in view, it is advisable, as proposed by A.I.D.E., to specify in the second paragraph of Rule XVII of the York/Antwerp Rules that only cabin luggage is exonerated from contribution; this furthermore suggests that in the absence of a bill of lading, it be mentioned in the passenger ticket that the York/Antwerp Rules apply.

A défaut de ces simplifications touchant au compromis d'Avarie Commune, à la garantie des assureurs et aux déclarations de valeurs, ou en attendant qu'on puisse y parvenir, il serait au moins intéressant de regrouper ces trois formalités en un seul document.

C'est la solution utilisée depuis longtemps dans les pays scandinaves, sans qu'elle ait, semble-t-il, soulevé des difficultés ou rencontré d'objections.

Un semblable document, éventuellement complété et normalisé, pourrait peut-être faire l'objet d'une recommandation dans les Règles d'York et d'Anvers et y figurer en annexe.

### 3. *Contributions insignifiantes.*

S'il est souhaitable de ne pas perdre de temps ni d'argent à poursuivre l'encaissement des contributions d'un montant trop faible, il paraîtrait pourtant contestable de s'en prendre aux valeurs contributives elles-mêmes.

Certaines cargaisons sont en effet constituées d'un grand nombre d'articles dont chacun, en tant qu'intérêt séparé, peut avoir une valeur relativement faible. Les éliminer du règlement d'Avarie Commune aboutirait à augmenter parfois lourdement la charge des autres intérêts, sans grande simplification pour autant puisqu'il faudrait toujours commencer par calculer les valeurs contributives avant de savoir si elle seraient ou non inférieures au minimum prévu, et sans compter les difficultés de fixer ce minimum dans les diverses monnaies nationales.

Il semble en tout cas exclu qu'une Règle à ce propos puisse être insérée dans les Règles d'York et d'Anvers.

### 4. *Conteneurs et voitures privées sur « ferries ».*

On peut penser, en ce qui concerne les conteneurs, que les dispositions existantes des Règles d'York et d'Anvers permettent déjà à un Dispatcheur suffisamment rompu aux difficultés de son art de résoudre correctement les problèmes qu'ils peuvent poser en matière d'Avarie Commune.

C'est du reste la conclusion qui semble se dégager des travaux de l'A.I.D.E. à son Assemblée de Gênes 1969.

Quant aux voitures privées à bord des « ferries », on pourra là encore se rallier à la position adoptée à ce propos par l'A.I.D.E. lors de son Assemblée de Rotterdam 1967, à savoir que les véhicules-automobiles, qu'ils fassent ou non l'objet d'un connaissement ou autre titre de transport, doivent contribuer à l'Avarie Commune.

Il conviendrait en ce sens, comme le propose l'A.I.D.E., de préciser dans le second paragraphe de la Règle XVII des Règles d'York et d'Anvers que seuls les bagages de cabine sont dispensés de contribuer; cela suppose encore, en l'absence de connaissement, que l'application des Règles d'York et d'Anvers soit stipulée au billet de passage.

5. « *Non-separation agreement* ».

It does not seem advisable to annex a non-separation clause to the York/Antwerp Rules.

As a matter of fact, this may give rise to an extension of the scope of General Average and it would seem odd to encourage it being applied just when all is being done to reduce such extensions.

6. *Simplified Rules.*

If by this, one means Rules that would suppress the difficulties of application, do away with judgment, experience, the savoir-faire of the surveyors and average adjusters, while pretending to solve in advance the most unforeseeable special cases, and reduce General Average to a simple game of elementary arithmetics, it is doubtful at first sight whether this could be achieved without otherwise intensifying the disparities, injustices and abuses of which one complains.

If, on the other hand, it is a matter of harmonizing certain professional practices by perhaps simplifying them, and even if it seems impossible to unify them, but at least to codify them, we can only then but approve the idea and wish that the profession itself, that is the average adjusters, will endorse it and endeavour to put it into concrete form. If such a task had to be accomplished, A.I.D.E. would seem to be specially prepared for it.

*Paris, 11th March 1971*

*General Average Working Group :*

*Mr. P. Lureau, President*

*Mr. R. Parenthou, Vice-President*

*Mr. A. Pierron, Rapporteur*

*Messrs. Bernard, Choquet, Duboys  
de Labarre, H. Harrel-Courtes,*

*Professor Jambu-Merlin, Mr.*

*P. Latron, Mlle. Moussu, Mr. J.*

*Potier, Professor Rodière.*

5. « *Non-separation agreement* ».

Il ne paraît pas judicieux d'introduire en annexe des Règles d'York et d'Anvers le texte d'une clause de « non-separation ».

Il s'agit là en effet d'une nouvelle source possible d'extension du domaine de l'Avarie Commune et il serait paradoxal d'en consacrer l'application au moment où l'on s'efforce justement de réduire ces extensions.

6. *Règles simplifiées.*

Si l'on entend par là des Règles qui supprimeraient les difficultés d'application, évacueraient le jugement, l'expérience et le savoir faire des experts et dispatcheurs en prétendant résoudre par avance les cas particuliers les plus imprévisibles, et qui réduiraient l'Avarie Commune à un simple jeu de calculs élémentaires, il est à priori douteux qu'on y parvienne sans aggraver encore, d'une autre manière, les inégalités, les injustices et les abus dont on se plaint.

S'il s'agit par contre d'harmoniser, en les simplifiant peut-être, certaines pratiques professionnelles et, même s'il paraît impossible de les unifier, au moins de les codifier, alors on ne peut qu'approuver l'idée et souhaiter que la profession elle-même, c'est-à-dire les dispatcheurs, s'y range et s'emploie à la concrétiser. L'A.I.D.E. semblerait spécialement préparée à cette tâche s'il fallait l'accomplir.

*Paris, le 11 mars 1971.*

*Groupe de Travail : Avarie Commune*

*M. P. Lureau, Président*

*M. R. Parenthou, Vice-Président*

*M. A. Pierron, Rapporteur*

*MM. Bernard, Choquet, Duboys de Labarre, H. Harrel-Courtes, le Professeur Jambu-Merlin, M. P. Latron, Mlle Moussu, M. J. Potier, le Professeur Rodière.*



RIDER TO STATEMENT OF THE RATIFICATIONS  
AND ACCESSIONS OF THE  
INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS

Following on a communication dated 25th June 1971 received from the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION  
OF CERTAIN RULES RELATING TO  
PENAL JURISDICTION IN MATTERS  
OF COLLISION OR OTHER INCIDENTS  
OF NAVIGATION

done at Brussels on 10th May 1952

RATIFICATION by the Netherlands

The instrument of ratification of the Netherlands was deposited with the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, on the 25th June 1971, for the Kingdom in Europe, Surinam and the Netherlands West Indies, in respect of the above mentioned Acts.

This instrument of ratification was accompanied by the following reservation :

« In accordance with Article 4 of this Convention, the Government of the Kingdom of the Netherlands reserves full liberty to prosecute any offence committed within its own territorial waters. »

In accordance with Article 8 (b), this Convention shall, in respect of the Netherlands, come into force on the 27th December 1971.

AJOUTE A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS  
DES CONVENTIONS INTERNATIONALES  
DE DROIT MARITIME

suivant une communication en date du 25 juin 1971 reçue du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION  
DE CERTAINES REGLES RELATIVES A LA  
COMPETENCE PENALE  
EN MATIERE D'ABORDAGE ET  
AUTRES EVENEMENTS DE NAVIGATION

faite à Bruxelles le 10 mai 1952

RATIFICATION par les Pays-Bas

Le 25 juin 1971 a été déposé auprès du Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, l'instrument de ratification des Pays-Bas, pour le Royaume en Europe, le Surinam et les Antilles néerlandaises, concernant les actes cités ci-dessus.

Cet instrument de ratification était accompagné de la réserve suivante :

« Conformément à l'article 4 de cette Convention, le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas se réserve le droit de poursuivre les infractions commises dans ses propres eaux territoriales. »

Conformément à son article 8 (b), cette Convention entrera en vigueur à l'égard des Pays-Bas le 27 décembre 1971.

## INDEX

	Page
<b>REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950</b>	
<b><i>REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS DE 1950</i></b>	
<b>REPLIES — <i>REPOSES</i></b>	
YA-6 Sweden - <i>Suède</i>	74-75
YA-7 Denmark - <i>Danemark</i>	90-91
YA-8 France	102-103
<b>RATIFICATION AND ACCESSIONS OF THE INTERNATIONAL MARITIME CONVENTIONS</b>	144
<b><i>RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME</i></b>	145

#### **C.M.I. DOCUMENTATION**

**Applications for subscriptions are dealt with by the Administrative Secretariat of the International Maritime Committee, C/o Messrs. Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerp, Belgium.**

#### **DOCUMENTATION C.M.I.**

**Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif du Comité Maritime International, C/o Firme Henry Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerpen, Belgique.**