

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1971

I

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1971

I

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

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

ERRATUM

CMI DOCUMENTATION 1970 VOLUME IV *The York/Antwerp Rules, 1950*

Page 108

Rule F

1st line

Instead of « *Any extra expenses...* »
read « *Any extra expense...* »

Rule III

Extinguishing Fire on Shipboard

1st line

Insert a comma after « *... either of them.* »

Page 110

Rule VI

*Carrying Press of Sail - Damage to
or Loss of Sails*

1st line

Insert a comma after « *spars* ».

Page 114

Rule XI

Wages and Maintenance of Crew, etc.
2nd paragraph, b)

12th line

Instead of « *abandonment* » read « *aban-
donment* ».

Suppress comma after « *if* ».

Page 116

Rule XIII

Deducting from Cost of Repairs
Subparagraph B —
Between 1 and 3 years old

1st line

Instead of « *Deductions* » read « *Deduc-
tion* ».

Page 122

Rule XXI

*Interest on Losses made good in Gen-
eral Average*

4th line

Instead of « *interests* » read « *interest* ».

ERRATUM

DOCUMENTATION CMI 1970 VOLUME IV *Règles d'York et d'Anvers de 1950*

Page 109

Règle G

Ajouter le paragraphe : « Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi ».

Page 115

Règle XI

Salaires et entretien de l'équipage

Alinéa a)

Entête

Ajouter « *etc.* » à la fin de la phrase, après le mot « *port* ».

4e. ligne

Intercaler « *ou lieu* » entre « *port* » et « *de refuge* ».

Page 117

Règle XIII

Déduction du coût des réparations

4e. paragraphe

2e. ligne

Intercaler « *et* » entre « *main-d'œuvre* » et « *les frais généraux* ».

Page 119

B — *Entre un et trois ans d'âge.*

3e. ligne

Intercaler une virgule entre « *chaînes* » et « *des isolants* ».

7e. ligne

Remplacer la virgule après « *propulsion* » par un point-virgule.

Page 123

Règle XXI

Intérêts sur les pertes admises en avarie commune

5e. ligne

Remplacer « *d'avarie* » par « *de l'avarie* »

NORWEGIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

I. The Norwegian Maritime Law Association has set up a committee to study the matters discussed in the C.M.I. report 1970 in connection with the proposed revision of the Y.A.R. 1950 (Doc. $\frac{YA-1}{10-70}$, pages 74-105). The committee consists of the following members :
Leif Ström-Olsen, Average Adjuster, Oslo (Chairman).
Hans Chr. Bugge, managing director Christiania Sjø og Poseidon, Oslo.
Sverre Holt, director Insurance Department, Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

II. The committee has in the following restricted itself to answer the Questionnaire (pages 88-105 of report), and has done so on the understanding that :

- 1) There is no question of abolishing General Average.
- 2) There is no question of drafting a complete set of new rules, but only of modifying the present rules.

The above is in accordance with the mandate of the International Subcommittee.

Furthermore, the committee has in the following suggested that only alterations in or additions to the rules should be made where the object has been the simplification of General Average.

III. The replies to the Questionnaire are as follows :

A. THE LETTERED RULES :

1. Are there any general observations applying to the lettered Rules as a whole ?

No.

2. Are there any lettered Rules in particular that should be amended, implemented or abolished and for what reason ?

To alter the general principles of General Average may have far reaching and unpredictable consequences, and may disturb the inter-

ASSOCIATION NORVEGIENNE DE DROIT MARITIME

REPONSE

I. L'Association Norvégienne de Droit Maritime a constitué une Commission dans le but d'entreprendre l'étude des questions soulevées dans le rapport de 1970 du C.M.I. concernant la révision des règles d'York et d'Anvers de 1950 (Doc. $\frac{YA-1}{10-70}$, pages 74-105). Cette Commission est composée des membres suivants :

Leif Ström-Olsen, Agent d'Avarie, Oslo (Président).

Hans Chr. Bugge, directeur-administrateur Christiania Sö og Poseidon, Oslo.

Sverre Holt, directeur du département Assurances, Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

II. Dans son rapport, la Commission s'est bornée à répondre au questionnaire (pages 88-105 du rapport), étant bien entendu

- 1) qu'il ne sera pas question d'abolir l'avarie commune;
- 2) qu'il ne sera pas question de rédiger une série complète de nouvelles règles mais uniquement de modifier celles existant déjà.

Ceci est en harmonie avec le mandat de la Commission Internationale.

En outre, la Commission, dans son rapport, propose que les règles ne soient modifiées ou complétées que lorsque le but recherché est la simplification de l'avarie commune.

III. Il a été répondu au questionnaire comme suit :

A. LES REGLES LETTRES :

1. Y a-t-il des observations d'ordre général en ce qui concerne les Règles lettrées ?

Non.

2. Y a-t-il l'une ou l'autre de ces Règles qui doit être amendée, explicitée ou abolie et pour quel motif ?

Modifier les principes d'ordre général de l'avarie commune pourrait entraîner des conséquences imprévisibles et d'une grande portée et fausser l'usage international des Règles d'York et d'Anvers que l'on

national use of Y.A.R. which is considered to be of the utmost importance. We therefore feel that the revision of the Y.A.R. should be limited to the special provisions as contained in the numbered Rules.

3. Is it considered desirable that any new lettered Rules should be added to those already in existence ?

No.

4. The interpretation of « peril » referred to in Rule A has from time to time given rise to divergent views or decisions. Should interpretation of this word be left to domestic law or ought the notion of peril with regard to a General Average act be more precisely defined ?

Reference is made to the definition of the « peril » concept on page 76 of the report. We agree with this definition, which we think has been securely established in practice over the years, but we do not consider that anything would be gained by introducing a similar definition in Rule A itself. Supplementary national law and practice will in any event be decisive in doubtful cases.

5. The application of Rule F sometimes gives rise to difficulties. Are there any suggestions for improving this Rule ?

The difficulties experienced with Rule F are not caused by any deficiency in the Rule itself, but rather by the lacking qualities of the Average Adjuster in question. If only the principles and conditions of the Rule are adhered to when a General Average claim for substituted expenses is considered, there is no need to amend the Rule.

6. It has been suggested that the profit element in assessing contributory values should be eliminated. If this suggestion is adopted, should Rule G be amended in order to comply with this elimination of the profit element ?

Amendments — if any — should not be made in Rule G, but in Rules XVI and XVII, and we refer to our comments below.

7. The basis of adjustment of salvage remunerations sometimes gives rise to controversies; indeed in some instances, when the arbitrators mention in their awards the contributions to be borne by the ship and by the cargo respectively, they calculate these contributions on the basis of values which may differ from the contributory values calculated in accordance with the provisions of the York/Antwerp Rules. Is it desirable to meet this situation in one of the Rules, or in a Rule that would specifically deal with that subject ?

When a salvage award has been separately assessed for vessel and cargo, it is the firm practice in most countries when the General Average

considère comme étant d'une importance capitale. Aussi avons-nous l'impression que la révision des Règles d'York et d'Anvers doit se limiter aux dispositions spéciales reprises dans les Règles numérotées.

3. Est-il souhaitable que de nouvelles Règles lettrées soient ajoutées à celles qui existent déjà ?

Non.

4. L'interprétation du mot « péril » mentionné dans la Règle A a donné lieu au cours des temps à des interprétations ou à des décisions divergentes. L'interprétation de ce mot doit-elle être abandonnée à la loi nationale ou convient-il de définir la notion de péril en rapport avec l'avarie commune de manière plus précise ?

Nous référant à la définition de la notion du mot « péril » à la page 76 du rapport, nous nous déclarons d'accord avec cette définition qui, nous semble-t-il, s'est solidement établie dans la pratique au cours des années, mais nous estimons qu'il n'y aurait rien à gagner en introduisant dans la Règle A une définition similaire. De toute façon, l'usage complémentaire de la loi et de la pratique nationales sera un facteur décisif dans tout cas prêtant à équivoque.

5. L'application de la Règle F donne parfois lieu à des difficultés. Y a-t-il des propositions pour améliorer la rédaction de cette Règle ?

Les difficultés que l'on rencontre dans la Règle 7 ne proviennent pas d'une déficience imputable à la Règle même mais plutôt du manque de compétence de la part de l'agent d'avarie en question. Si l'on s'en tient strictement aux principes et aux conditions de la Règle lorsque l'on envisage une réclamation d'avarie commune pour des dépenses substituées, il n'y a aucune raison de modifier la Règle.

6. Il a été suggéré que, pour établir des valeurs contributives, l'élément de profit soit éliminé. Si cette suggestion est adoptée, ne convient-il pas de modifier la Règle G de manière à la mettre en concordance avec cette élimination de l'élément de profit ?

Les modifications — éventuelles — ne doivent pas être apportées à la Règle G mais aux Règles XVI et XVII. Nous attirons votre attention sur nos commentaires que vous trouverez ci-après.

7. La base de répartition des rémunérations pour sauvetage donne parfois lieu à controverse; en effet, dans certains cas, lorsque les arbitres mentionnent dans leur sentence des contributions à charge du navire et de la cargaison, ils calculent ces contributions sur base de valeurs qui peuvent être différentes des valeurs contributives calculées suivant les dispositions des Règles d'York et d'Anvers. Faut-il régler cette question dans une des Règles ou dans une Règle particulière qui aurait cette question pour objet ?

Lorsque l'adjudication pour sauvetage est calculée séparément pour le navire et pour la cargaison, il est de règle dans la plupart des pays,

conditions are fulfilled (i.e. apart from the « Sauve qui peut » cases) to reapportion the total award over the contributory values together with other General Average expenses. However, there are exceptions to this practice, e.g. in England, and we recommend the adoption in the Y.A.R. of provisions that would ensure uniform practice. It is suggested that this should be done in the numbered Rules.

B. THE NUMBERED RULES :

1. Are there any general observations applying to the numbered Rules as a whole ?

No.

2. Apart from the Rules hereinafter specifically mentioned are there any numbered Rules in particular that should be amended, implemented or abolished and for what reason ?

No.

3. Is it considered desirable that any new numbered Rules should be added to those already in existence ?

As mentioned under A 7 above we propose a new Rule regarding the apportionment of salvage awards.

4. *Rules I and II :*

Would it be an advantage to merge these two Rules together ?

From a logical and legal point of view it would undoubtedly be an advantage to merge these two Rules. Nevertheless we suggest status quo because the numbering of all Rules will otherwise have to be changed without a real practical advantage being obtained.

5. *Rule III :*

a) There is a tendency to treat differently sacrifices of property on the one hand and expenditure on the other and only to allow the latter.

b) Some favour the deletion of the second part of the Rule which disallows compensation in respect of such proportions of the ship and cargo which have been on fire; some do not.

c) The view has also been expressed that smoke damage should never be allowed.

d) There are divergent opinions about the treatment of damage consequent upon the use of modern devices for extinguishing a fire.

On all these points the detailed comments of the National Associations are requested.

a) As regards the suggestion that sacrifice and expenditure should be treated differently, we are of the opinion that physical extinguishing

quand les clauses d'avarie commune sont respectées (les cas de « sauve-qui peut » mis à part), de répartir l'adjudication totale sur les valeurs contributives en même temps que les autres dépenses d'avarie commune. On fait toutefois des exceptions à cette pratique, en Angleterre, par exemple, et nous recommandons l'insertion dans les Règles d'York et d'Anvers de dispositions garantissant une pratique uniforme. Nous suggérons que ceci se fasse dans les règles numérotées.

B. LES RÈGLES NUMEROTEES :

1. Y a-t-il des observations d'ordre général s'appliquant à toutes les Règles numérotées dans leur ensemble ?

Non.

2. Y a-t-il, en dehors des Règles qui sont nommément mentionnées ci-après, certaines Règles numérotées qu'il serait souhaitable d'amender, d'explicitier ou d'abolir, et pour quel motif ?

Non.

3. Est-il souhaitable que de nouvelles Règles numérotées soient ajoutées à celles qui existent déjà ?

Comme nous en avons fait état à la rubrique 7 ci-dessus, nous proposons une nouvelle Règle concernant la répartition des adjudications de sauvetage.

4. Règles I et II :

Y a-t-il intérêt à fondre ces deux Règles en une seule ?

Aux points de vue logique et légal, nous aurions indubitablement avantage à fondre ces deux Règles. Néanmoins, nous croyons que le statu quo s'impose du fait que le numérotage de toutes les Règles devra être changé sans pour autant nous apporter un avantage pratique.

5. Règle III :

a) Il existe une tendance de traiter de manière différente les sacrifices de propriétés d'une part et les dépenses d'autre part pour ne bonifier en avarie commune que ces dernières.

b) D'aucuns sont en faveur de l'abolition de la seconde partie de la Règle qui refuse toute bonification en rapport avec les parties du navire et de la cargaison qui ont été en feu; d'autres ne le sont pas.

c) On a émis l'avis que le dommage par fumée ne devrait jamais être bonifié en avarie commune.

d) Il existe des opinions divergentes concernant le traitement à réserver au dommage provenant de l'emploi d'inventions modernes pour éteindre un incendie.

Sur tous ces points les commentaires détaillés des Associations Nationales seront les bienvenus.

a) En ce qui concerne la suggestion que les sacrifices et les dépenses devraient être traités de manière différente, nous sommes d'avis que l'on

damage to vessel and cargo could be excluded from allowance without serious difficulties being experienced. Our reasons for this view may be summarized as follows :

Much attention has been given to minor alterations in the numbered Rules. Such alterations may be of some importance, but only small progress will be gained. More attention should be given to amendments of real practical importance. It has been suggested that far-reaching amendments may disturb the international equilibrium, and that they should therefore be avoided. This should not influence the views and actions in the matter as, in any case, there can be no amendments and no simplifications unless the organizations involved agree upon the amendments.

It should therefore be considered if the time has not now come for a partial abolition of General Average in fire cases, namely as regards physical damage to vessel and cargo in consequence of extinguishing operations. When discussing this question, one should consider it a question of practical simplification only, and not discuss whether or not the very principle behind Rule A is consistent with such an idea.

Apart from the well-known problems and difficulties which are connected with the adjustment of an important fire case, there is another matter which must be taken into consideration. The extent of the extinguishing damage is usually unknown at the time of discharge. To be on the safe side, Average Bonds, Guarantees, etc., are collected, and even if it later appears that the damage is small, it is tempting for the Shipowner in view of the work done, to have an adjustment prepared. The General Average formalities have in fact led to an uneconomical adjustment.

The abolition of the allowance for extinguishing damage would constitute a far-reaching simplification of General Average. An important consequence will be that the average adjuster will not have to calculate the numerous allowances which may be necessary in the case of a vessel with general cargo. It is also within the realms of possibility, as physical damage to vessel and cargo is covered by insurance. And it should also be remembered that extinguishing damage is already partly excluded from allowance, namely as regards such parts of vessel or cargo as have been on fire.

The traditional argument against the abolition of the allowance for extinguishing damage is that it may influence the Master's decisions. As a rule he will have no alternative, and if an alternative exists a reasonable man will choose the measure which is most suitable in the

pourrait, sans rencontrer de sérieuses difficultés, exclure de l'indemnité les dommages aux navires et à la cargaison résultant de l'extinction matérielle. Les raisons de cette opinion peuvent être résumées comme suit :

On s'est souvent penché sur des modifications mineures aux Règles numérotées. De telles modifications ont peut-être une certaine importance mais n'apporteront que de piètres résultats. On devrait accorder une attention plus soutenue aux amendements ayant une importance pratique réelle. On a avancé que des amendements d'une grande portée pourraient nuire à l'équilibre international et qu'ils doivent, de ce fait, être évités. Ceci ne devrait pas influencer les opinions et la ligne de conduite car, de toute façon, il ne peut y avoir ni amendement ni simplification sans que les organisations intéressées se mettent d'accord à ce sujet.

On doit alors se demander si le moment n'est pas venu d'abolir partiellement l'avarie commune dans les cas d'incendie, notamment en ce qui concerne les dommages matériels aux navires et à la cargaison résultant de manœuvres d'extinction. Lorsque l'on discute de cette question, il faut envisager uniquement la simplification pratique et ne pas se demander si oui ou non le principe même de la règle A s'accorde avec cette idée.

Indépendamment des problèmes et des difficultés bien connus découlant du règlement d'un grave sinistre, il y a une autre question à envisager. On ignore généralement l'étendue des dommages dus à l'extinction au moment du déchargement. Afin d'être à l'abri de toute éventualité, on réunit les compromis d'avarie, les garanties, etc. et même si plus tard les dommages semblent insignifiants, le propriétaire du navire peut, en vue des travaux qui ont été entamés, être tenté de préparer un règlement. Les formalités pour l'avarie commune auront, en fait, abouti à un règlement qui n'est plus rémunérateur.

L'abolition de la bonification pour les dommages d'extinction constituerait, en avarie commune, une simplification de longue portée. Comme conséquence importante, l'agent d'avarie ne sera plus soumis au calcul des nombreuses bonifications requises dans le cas d'un navire ayant une cargaison générale. Ceci fait partie du domaine de la réalité, les dommages matériels au navire et à la cargaison étant couverts par l'assurance. On devrait également se rappeler que les dommages d'extinction sont en partie exclus de la bonification, notamment en ce qui concerne les parties du navire ou de la cargaison ayant été en feu.

L'argument traditionnel contre l'abolition de la bonification pour des dommages d'extinction réside dans le fait que cette mesure pourrait influencer les décisions du Capitaine. En principe, il n'y aura pour ce dernier aucune autre solution possible mais si, effectivement, il en existait une, un homme raisonnable choisirait la mesure la plus appropriée dans les circonstances, celle causant le moins de dommages et

circumstances, and which will cause the least damage and expenditure when all interestst involved are considered as a whole. The graver the situation, the less one is justified, also theoretically, in assuming that the shipmaster's acts are influenced by irrelevant motives. Fire on ship-board generally constitutes such a drastic situation of danger that the shipmaster chooses the extinguishing method he considers most effective.

As regards extinguishing expenses, special problems would arise if allowance for physical damages is abolished. These problems, however, are not so great that they should stand in the way of an important simplification of General Average. Expenses directly connected with the damage must of course be disallowed, and in many cases the extent of other extinguishing expenses will not warrant an adjustment. If heavy expenses are incurred, say in connection with salvage or a call at a port of refuge, they must be dealt with under the relevant General Average Rules.

b) If the main rule concerning extinguishing damage is left unaltered, we favour the deletion of the second part of Rule III even if this will mean that the scope of General Average is extended as regards physical damage. The result will be simplification of the adjustments, which is more important.

c) This point also presupposes as under b) above that the main rule is left unaltered. It has been suggested that provisions be introduced in Rule III that no damage caused by smoke be admitted in General Average, and it is considered that such a move is desirable in the interest both of simplification and uniformity of practice. However, we are of the opinion that if allowance of extinguishing damage to cargo is upheld, there is no equitable reason why smoke damage should be excluded where proof exists that such damage has been increased by reason of the extinguishing measures (e.g. by cutting off all ventilation to the hold when CO₂ gas is used, or by the use of other chemical products which develop a special smell and/or smoke). According to Rule E the onus of proof is upon the party claiming in General Average, and if he cannot show that the smoke damage is attributable in whole or in part to the extinguishing measures the claim must fail.

d) We refer to our comments above.

6. Rule IV :

We refer to our general remarks that simplification should be the object of the revision, and on this basis we do not see any reason why Rule IV should be eliminated. It may be obsolete (as are also

de dépenses lorsque tous les intérêts en cause sont pris ensemble. Plus la situation sera grave, moins il y aura de raisons, même théoriques, de présumer que les actes du Capitaine sont influencés par des motifs sans rapport avec la question. Un incendie à bord d'un navire provoque généralement une situation tellement alarmante que le Capitaine choisira la méthode d'extinction qu'il considère la plus efficace.

En ce qui concerne les dépenses d'extinction, des problèmes spéciaux se feraient jour si l'on abolissait la bonification pour les dommages matériels. Toutefois, ces problèmes ne sont pas suffisamment importants pour devoir faire obstacle à une importante simplification de l'avarie commune. Les dépenses se rapportant directement au dommage ne doivent évidemment pas être admises, et dans maints cas, les autres dépenses d'extinction ne seront pas suffisamment étendues pour justifier un règlement. Si l'on a consenti de grosses dépenses de sauvetage ou pour une escale dans un port de refuge, par exemple, les règles appropriées de l'avarie commune s'appliqueront.

b) Si la règle principale visant les dommages d'extinction n'est pas modifiée, nous préconisons la suppression de la seconde partie de la règle III, même si cela devait signifier une extension du champ d'application aux dommages matériels. Nous aurons, comme résultat, une simplification des règlements, ce qui est plus important.

c) Comme celui de l'alinéa b), ce point sous-entend que la règle principale ne sera pas modifiée. On a suggéré que des dispositions soient introduites à la règle III aux termes desquelles le dommage par fumée ne devrait pas être admis en avarie commune et on a estimé qu'une telle mesure est désirable aussi bien dans l'intérêt de la simplification que dans celui de la pratique. Nous sommes d'avis, cependant, que si l'on maintient la bonification des dommages d'extinction à la cargaison, il n'existe aucune raison valable pour que le dommage par fumée soit exclu lorsque la preuve existe qu'un tel dommage a été intensifié en raison des mesures d'extinction (en arrêtant, par exemple, toute ventilation dans les cales lorsque l'on emploie le gaz CO₂ ou d'autres produits chimiques dégageant une odeur spéciale et/ou de la fumée). Aux termes de la Règle E, la preuve est à charge de la partie réclamant en avarie commune, et si cette partie ne peut prouver que le dommage par fumée est attribuable intégralement ou en partie aux mesures d'extinction, la réclamation n'aboutira pas.

b) Nous nous référons aux commentaires ci-dessus.

6. Règle IV :

Nous nous référons à nos commentaires généraux émettant l'avis que la simplification devrait être le but de la révision, et si nous partons de cette base, nous ne voyons pas pourquoi la Règle IV devrait être éliminée. Elle est peut-être surannée (comme d'autres règles) en

many other Rules) owing to the subsequent introduction of the lettered Rules, but it does not harm and should be kept.

7. Rule V :

It has been suggested that there should be no allowance in respect of sacrifice to property resulting from refloating operations. Is this contention acceptable ?

In connection with the suggestion that there should be no allowance for damage to vessel resulting from refloating, a distinction must be made between refloating after grounding and after voluntary stranding. It is only the latter which is covered by Rule V. If the damage caused by voluntary stranding is allowed, there is no reason to exclude the damage caused by the consequent refloating. The position may be somewhat different where refloating after a grounding is concerned, (or after a voluntary stranding which is not allowed) but we are of the opinion that in neither case should amendments be made. Where damage to hull is concerned it will usually be difficult to prove that it is attributable to the refloating and not to the grounding. Reference is made to Rule VII as regards machinery damage. Simplification of any importance will in any case not be the result of alterations in the present rules, and there is in this respect an important difference between grounding and fire cases.

8. Rule VI :

The elimination of this Rule by reason of it being anachronistic has been proposed. Can this be agreed ?

We refer to our comments above regarding Rule IV.

9. Rule VII :

The Rule should be retained as it is.

10. Rules X and XI :

Introductory remarks :

These Rules bring the « common benefit » principle into General Average. The original Average concept comprised only « common safety ». It was extended later so as to also include « common benefit ». And it is particularly in this last mentioned field that the extended General Average concept has an important function and a great significance. After an important average to ship and cargo, the General Average rules solve the many important and difficult questions in a reasonable, simple and just manner. Should General Average now be abolished, it would in any event be easier to do this in respect of the traditional « common safety » concept than in regard to « common

raison de l'introduction consécutive des règles précédées de lettres mais elle ne nuit pas et devrait être maintenue.

7. Règle V :

Il a été suggéré de refuser toute bonification pour les sacrifices de propriété résultant d'opérations de renflouement. Cette proposition est-elle acceptable ?

En ce qui concerne la suggestion de refuser toute bonification pour les dommages aux navires à la suite d'un renflouement, nous devons faire la distinction entre renflouement après échouage et renflouement après échouement volontaire. Seule cette dernière situation est couverte par la Règle V. Si l'on admet les dommages résultant d'un échouement volontaire, il n'y a aucune raison d'exclure les dommages résultant d'un renflouement consécutif. La situation peut être quelque peu différente lorsqu'il y a renflouement après échouage ou après échouement volontaire, qui n'est pas admis, mais nous sommes d'avis que, dans aucun de ces deux cas, on n'introduise des amendements. En ce qui concerne les dommages à la coque, il sera difficile, en général, de prouver que ces dommages sont attribués à un renflouement plutôt qu'à un échouage. Nous nous référons à la Règle VII visant les dommages aux machines. Ce n'est pas en modifiant les règles actuelles que l'on arrivera à une simplification tant soit peu importante et il y a, de ce chef, une différence appréciable entre un échouage et des sinistres résultant d'incendies.

8. Règle VI :

L'abolition de cette règle pour motif d'anachronisme a été proposée. Est-on d'accord à ce sujet ?

Nous nous référons à nos commentaires sur la Règle IV.

9. Règle VII :

Cette règle devrait être maintenue sans modification.

10. Règles X et XI :

Remarques préliminaires :

Ces règles introduisent dans l'avarie commune le principe de « l'intérêt commun ». Le concept original de l'avarie commune n'englobait que le « salut commun ». Plus tard, ce concept fut élargi de façon à englober « l'intérêt commun ». C'est particulièrement dans ce domaine que le concept élargi trouve un rôle important et est d'une grande signification. Lorsqu'un navire et sa cargaison subissent une avarie grave, les règles de l'avarie commune résolvent d'une façon raisonnable, simple et équitable, les nombreuses questions à la fois importantes et difficiles. Si l'avarie commune venait à être abolie, il serait en tout cas plus aisé de le faire en se référant au concept traditionnel du « salut commun » plutôt qu'à celui de « l'intérêt commun ». Nous nous référons, à cet égard, à Selmer : « La survivance de l'avarie commune, une nécessité

benefit ». We refer in this connection to Selmer « The Survival of General Average, a Necessity or an Anachronism ? » (Oslo 1958), pages 242-287, wherein he comments upon « The Role of General Average when Common Safety has been achieved ».

In spite of Selmer's attitude to the General Average institute, he attaches considerable importance to the « smoothening effect » of the common benefit provisions, and in conclusion he states i.a. in this respect (pages 291-292) :

« The distribution of « common benefit » expenses has psychological » implications which should not be overlooked. The sharing of expenses » incurred for the continuation of the transport after vessel and cargo » have been brought to safety in a port of refuge probably means a great » deal for the smooth winding up of complicated averages. It acts as » a « buffer » between the parties in situations where their interests may » diverge materially. The equitable distribution makes it easy to arrive » at practical arrangements regarding repairs and on-carriage. Regard- » less of the nature of the arrangement, the parties will to some extent » look upon it as a compromise solution, because the costs of the » measures chosen are divided proportionately between them. Legal » proceedings will consequently be rare, and questions of law will be » veiled, particularly when it comes to the shipowner's obligation to ful- » fil his promise to transport. The writer believes that this function of » the « common benefit » rules is of considerable value. »

We have to make the following comments on the specific questions :

a) We are of the opinion that the « common benefit » principle in General Average should be upheld, and refer to our introductory remarks. We also wish to draw attention to the following facts which support our view :

Firstly, that it will be very difficult to draw a line between common safety and common benefit.

Secondly, that there is a grave danger that if Rules X and XI are amended, this will not be accepted by Shipowners who can easily incorporate e.g. the following clause in the Bills of Lading and other contracts of affreightment :

« General Average according to Y.A.R. 1975 with the exception of » Rules X and XI which should be applied in their 1950 version ».

If this is the result, the revision has led to the breakdown of the uniformity which is the strength of the Y.A.R.

Thirdly, that it is seldom that a General Average case consists solely of a call at a port of refuge or the detention at a regular port of call. Very often the « common benefit » situation is preceded by a « com-

ou un anachronisme ? » (Oslo, 1958), pages 242-287 dans lequel l'auteur commente « le rôle de l'avarie commune lorsque le « salut commun » a été mené à bien ».

Malgré son attitude vis-à-vis de l'institution de l'avarie commune, Selmer attache une importance considérable à « l'effet aplanissant » des dispositions visant « l'intérêt commun » et, en conclusion, il déclare, à ce propos, entre autres (pages 291-292) :

« La répartition des dépenses pour « l'intérêt commun » renferme des » implications psychologiques que l'on ne doit pas perdre de vue. Le » partage des dépenses occasionnées pour la continuation du transport, » après que le navire et la cargaison ont été mis en lieu sûr dans un » port de refuge, a probablement une grande importance pour le bon » règlement d'avaries compliquées. Ceci servira de « tampon » entre les » parties dans certaines situations où les intérêts peuvent diverger maté- » riellement. Grâce à un partage équitable, on parvient aisément à des » règlements pratiques pour les réparations et le transport ininterrompu. » Sans se préoccuper de ce qui a été convenu, ce sera pour les parties, » dans une certaine mesure, une solution de compromis, le coût des » moyens que l'on aura choisi étant divisé proportionnellement entre » elles. Par conséquent, les poursuites judiciaires seront rares et les » questions de droit voilées, particulièrement en ce qui concerne les » devoirs du propriétaire du navire quant à son obligation d'assurer le » transport. L'auteur pense que le fonctionnement des règles de « l'inté- » rêt commun » a une valeur considérable. »

Nous désirons commenter comme suit les questions particulières :

a) Nous sommes d'avis que l'on doit garder le principe de « l'intérêt commun » en avarie commune et nous renvoyons à nos remarques liminaires. Nous désirons également attirer l'attention sur les faits suivants qui corroborent notre point de vue :

Premièrement, il sera très difficile de tracer une ligne de démarcation entre le salut commun et l'intérêt commun.

Deuxièmement, il y a un sérieux danger, dans le cas où l'on amenderait les Règles I et XI, que cette mesure ne soit pas agréée par les propriétaires de navires, ceux-ci pouvant aisément, par exemple, introduire dans les connaissements ou autres contrats d'affrètement, la clause suivante :

« L'avarie commune est appliquée aux termes des Règles d'York et d'Anvers de 1975, à l'exception des Règles X et XI qui seront appliquées suivant la version 1950 ».

Si c'est là le résultat, la révision aura mené à un effondrement de l'uniformité qui constitue la force des Règles d'York et d'Anvers.

Troisièmement, il est rare qu'une avarie commune consiste uniquement en une escale dans un port de refuge ou en la saisie du navire dans un port d'escale régulier. Très souvent, la situation « intérêt

mon safety » situation during the voyage. If not, the common benefit expenses will, at least for liner vessels as a rule, not warrant a General Average adjustment.

b) We agree that the last part of Rule X (d) should be deleted, in order that uniformity with Rules F and XIV be achieved. This would also mean an easy simplification of General Average.

c) We do not agree, however, that real simplification would be gained by calculating the maintenance of the crew on the basis of a certain percentage of the wages. It is not difficult to extract the man per day maintenance cost from the vessel's monthly victualling account, and the suggested amendment would instead of simplification mean incorrect and unreasonable results. The maintenance cost depends on the vessel's trade, the nationality of the crew and Shipowners' standard. A fixed percentage of the wages will hardly ever be correct, in some cases it will be too low, in others too high.

d) It is impracticable to lay down any rule as to when air freight should be regarded as an « extra expense » within the terms of Rule F, and when it should be regarded as part of the reasonable cost of repairs. A rule set up to-day will probably not be suitable to-morrow, and we consider it better to leave matters as they are, i.e. to solve the questions as they appear in the actual case. What is extraordinary to-day may be ordinary to-morrow. We are therefore opposed to the introduction of provisions regarding air freight.

11. *Rule XIII :*

We are definitely in favour of the abolition of « new for old » deductions, which would mean simplification of the General Average adjustments and whereby Y.A.R. would be brought into conformity with the usual insurance conditions.

12. *Rule XIV :*

Any amendment in this Rule depends on the fate of Rules X, XI and XIII.

13. *Rule XV :*

We are of the opinion that this Rule should be retained as it is, and we refer to our comments below regarding Rules XVI and XVII.

14. *Rules XVI and XVII :*

a) We agree that express provisions be introduced in both Rules, that invoice values instead of market values be used for the calculation of cargo allowances and contributory values. This is already the practice in most countries and the adoption of express provisions to this effect would mean further simplification and uniformity.

commun » est précédée de la situation « salut commun » pendant le voyage. Sinon, les dépenses consenties pour l'intérêt commun ne demanderaient généralement pas de règlement en avarie commune, tout au moins en ce qui concerne les bâtiments de ligne.

b) Nous sommes d'accord que la dernière partie de la Règle X (d) soit abolie de façon à s'harmoniser avec les Règles F et XIV. Il en résulterait aussi une simplification facile de l'avarie commune.

c) Nous ne croyons pas, cependant, qu'en calculant l'entretien de l'équipage sur la base d'un certain pourcentage des salaires, nous arriverions à une simplification réelle. Il n'est pas difficile d'extraire le coût de l'entretien « homme/jour » à partir du compte mensuel d'approvisionnement du navire, et l'amendement suggéré, au lieu d'apporter la simplification souhaitée, donnerait des résultats inexacts et déraisonnables. Un pourcentage fixe des salaires ne sera jamais tout à fait exact, trop bas dans certains cas, trop élevé dans d'autres.

d) Il est impossible de formuler une règle stipulant dans quelles circonstances le fret aérien devrait, aux termes de la Règle F, être considéré comme « dépense supplémentaire » ou faisant partie des frais raisonnables de réparation. Une règle que l'on rédigerait aujourd'hui ne conviendrait probablement plus demain, et nous pensons qu'il vaut mieux laisser les choses comme elles sont, c.-à-d. résoudre les problèmes tels qu'ils se présentent actuellement. Ce qui semble extraordinaire aujourd'hui ne le sera plus demain. Nous nous élevons donc contre l'introduction de dispositions visant le fret aérien.

11. Règle XIII :

Nous préconisons fermement l'abolition des déductions du « vieux au neuf », ce qui entraînerait une simplification des règlements en avarie commune et déterminerait une adaptation des règles d'York et d'Anvers aux conditions normales d'assurance.

12. Règle XIV :

Tout amendement à cette règle serait subordonné au sort des Règles X, XI et XIII.

13. Règle XV :

Nous sommes d'avis que cette Règle soit maintenue et nous nous référons aux commentaires ci-dessous se rapportant aux Règles XVI et XVII.

14. Règles XVI et XVII :

a) Nous sommes d'accord d'introduire des dispositions expresses dans les deux règles stipulant l'utilisation des valeurs de facture plutôt que des valeurs de marché pour le calcul des bonifications de cargaison et des valeurs contributives. Cette pratique, déjà en usage dans la plupart des pays, et l'adoption de dispositions expresses à cet effet, signifierait une simplification et une uniformité plus marquées.

b) We do not agree that the insured value of the cargo should be used for allowance and contributory purposes, although this would mean a simplification especially as regards the calculation of allowances which could be based directly on the claims received from Cargo Underwriters. Many consignments are not insured, others are under-insured and some over-insured.

c) As regards the contributory value of the freight we do not think that there are any problems connected with the calculation of the expenses which shall be deducted from the gross voyage freight. To stipulate these expenses to a fixed percentage (e.g. 1/3rd), will in most cases lead to an unreasonable result which will not be justified by simplification of any importance.

d) We are not in favour of adding 10 % or any other percentage to the invoice value, as such arbitrary addition will in some cases be too high, in others too low and again in some cases the goods may have been shipped without a profit motive at all.

However, we do agree that this view must not necessarily mean the full elimination of the profit element in all respects, and that e.g. the voyage freight at Shipowners' risk should neither contribute nor have the benefit of any allowance. The extent of the General Average allowance and contributory values would be influenced by the pure coincidence of whether the freight is prepaid or payable at destination, and this unreasonable result would not be justified by simplification of any importance.

Another matter is that it might be an advantage to do away with the Anglo-American practice concerning the apportionment of voyage freight contributions between Time charterers and Owners. We therefore suggest that it be considered if Rule XVII should not be supplemented with provisions to the effect that time charter-hire is not to contribute to General Average.

According to English law and practice a time charter is taken into consideration when assessing the contributory value of the vessel. There have been examples where the vessel's value including a favourable time charter has been double of the physical value, and we find little harmony between the English proposal to exclude the voyage freight from contribution and the law and practice referred to regarding the contributory value of time chartered vessels.

15. Rule XVIII :

If Rule XIII is altered, a corresponding correction must be made in Rule XVIII, first paragraph.

b) Nous ne sommes pas d'accord que la valeur assurée de la cargaison soit retenue pour la bonification et la contribution, bien que cette méthode entraîne une simplification, surtout en ce qui concerne le calcul des bonifications qui serait directement basé sur les réclamations émanant des assureurs pour la cargaison. Bon nombre d'expéditions ne sont pas assurées, certaines sont sous-assurées et d'autres sur-assurées.

c) En ce qui concerne la valeur contributive de la cargaison, nous ne pensons pas qu'il y ait de problèmes dans le domaine du calcul des dépenses qui sont déduites du fret brut au voyage. Si l'on stipule que ces dépenses devront être calculées suivant un pourcentage fixe (1/3, par exemple), on arrivera, le plus souvent, à un résultat absurde qu'une simplification quelle qu'en soit l'ampleur ne pourrait justifier.

d) Nous ne sommes pas d'accord que l'on ajoute 10 % ou tout autre pourcentage à la valeur de facture; cette augmentation arbitraire est dans certains cas, trop élevée, dans d'autres cas trop faible, et dans d'autres cas encore, les marchandises ont pu être embarquées sans le moindre esprit de lucre.

Nous sommes d'accord, cependant, que cet argument n'indique pas nécessairement l'élimination totale à tous les égards de l'élément de profit et que, par exemple, le fret voyageant aux risques du propriétaire du navire ne doit ni contribuer à l'avarie, ni bénéficier d'aucune bonification. Une simple coïncidence influencerait l'étendue de la bonification de l'avarie commune et des valeurs contributives : le paiement du fret, d'avance ou à la livraison; ce résultat absurde ne pourrait être compensé par une simplification quelle qu'en soit l'importance.

Une autre question : il pourrait être avantageux d'éliminer la pratique anglo-américaine en ce qui concerne la répartition des contributions du fret au voyage entre les affréteurs à terme et les propriétaires de navires. Nous suggérons, par conséquent, que l'on veuille bien envisager l'insertion dans la Règle XVII d'une disposition spécifiant qu'un contrat de location à terme ne doit pas contribuer à l'avarie commune.

Aux termes de la loi anglaise et de sa pratique, un affrètement à terme peut entrer en ligne de compte lorsque l'on calcule la valeur contributive d'un navire. Il y a eu certains exemples où la valeur du navire, y compris un affrètement à terme bénéficiaire, a donné le double de la valeur matérielle, et il y a un manque d'harmonie entre la thèse anglaise qui consiste à ne pas inclure le fret du voyage dans la contribution à l'avarie et les lois et pratiques sus-mentionnées concernant la valeur contributive de navires affrétés à terme.

15. Règle XVIII :

Si l'on amende la Règle XIII, le premier paragraphe de la Règle XVIII devra être modifié en conséquence.

We do not recommend any amendment in Rule XVIII, 2nd paragraph, as we feel that this would only complicate adjustments.

16. *Rule XX :*

From a theoretical point of view we favour the idea that the 2 % disbursements commission should be abolished. On the other hand we fear that this might lead to practical problems, as it would take away some of the inducement to put up money for General Average purposes (e.g. a salvage award). If the 2 % commission is abolished, the question therefore arises whether the rate of interest in Rule XXI should not be increased.

17. *Rule XXI :*

In order to cope with the all too common situation where the collection of G.A. contributions is unduly delayed, we believe it would be useful were the Rules to contain a provision about the right to debit interest of say 6 % on outstanding contributions. It is submitted that unless settlement is achieved within 4 months of the date of issue of the Statement, the collecting party should be entitled to charge such interest as from the expiry of the 4 months period.

C. THE RULE OF INTERPRETATION :

This Rule was introduced in 1950 to clarify the relationship between the lettered and the numbered Rules. We do not see any need for an amendment.

D. OTHER MATTERS NOT DEALT WITH IN THE 1950 RULES :

1. Regarding the elimination of General Average apportionment in certain amount or percentage (non Deductible Franchise), we agree with the views expressed in the report's second paragraph on this subject (page 100). We therefore do not advocate the introduction of such franchise in the Y.A.R.

2. As regards the simplification of the system of General Average formalities, we refer to a report compiled by Mr. Leif Ström-Olsen which will be included in an A.I.D.E. report now being printed (to be submitted to the General Assembly in June 1971).

In connection with Mr. Ström-Olsen's report referred to above a simplified standard form of G.A. bond was drafted. A copy of the proposed form is enclosed herewith.

3. We do not think it possible to form a general rule about the exclusion of small contributory values, say below \$ 1.000,—. If the

Nous ne recommandons aucun amendement au deuxième paragraphe de la Règle XVIII car nous avons l'impression que cela ne ferait que compliquer les règlements d'avarie.

16. *Règle XX :*

Au point de vue théorique, nous appuyons la suggestion d'abolir la commission de 2 % sur les débours. Nous craignons, par contre, que cela ne mène à des problèmes d'ordre pratique, que cela ne diminue la propension à avancer des fonds pour les besoins de l'avarie commune (une indemnité de sauvetage, par exemple). Si la commission de 2 % est supprimée, la question se pose : devra-t-on majorer le taux d'intérêt à la Règle XXI ?

17. *Règle XXI :*

Afin de venir à bout de la situation par trop fréquente d'encaissements de contributions à l'avarie commune indûment retardés, nous pensons qu'il serait utile d'englober dans les Règles une disposition concernant le droit de débiter des intérêts de, disons 6 %, sur les contributions en souffrance. Nous proposons que, à moins que le règlement ne se fasse dans un délai de 4 mois à partir de la date du rapport, la partie recueillant les fonds soit admise à imposer cet intérêt à l'expiration de la période de 4 mois.

C. LA REGLE D'INTERPRETATION :

Cette règle a été introduite en 1950 afin d'éclaircir le rapport existant entre les règles précédées de lettres et les règles numérotées. Nous ne voyons pas l'utilité d'un amendement.

D. AUTRES MATIERES NON TRAITÉES DANS LES REGLES 1950 :

1. En ce qui concerne l'élimination de la répartition d'avarie commune en un certain montant ou pourcentage (franchise non déductible), nous sommes d'accord avec les vues exprimées à ce sujet au second paragraphe du rapport (page 100). Nous ne préconisons pas, par conséquent, l'insertion de la franchise dans les Règles d'York et d'Anvers.

2. En ce qui concerne la simplification du système des formalités d'avarie commune, nous nous référons au rapport rédigé par Mr. Leif Ström-Olsen qui sera repris dans le rapport de l'A.I.D.E. actuellement sous presse et qui doit être présenté à l'assemblée générale en juin 1971.

En même temps que le rapport ci-dessus, Mr. Ström-Olsen a rédigé un compromis d'avarie commune simplifié dont on trouvera copie en annexe.

3. Nous ne croyons pas qu'il soit possible de rédiger une règle générale concernant l'exclusion de contributions insignifiantes, disons au-dessous de \$ 1.000. Si le pourcentage était trop élevé, 50 %, par exemple,

percentage is very high e.g. 50 %, a value of \$ 999,— will result in a considerable contribution. Neither do we recommend the introduction in Y.A.R. of provisions stipulating a minimum contribution from the individual cargo interest. Several small consignments are often insured by the same cargo underwriters and are therefore collected jointly.

We find these questions to be closely connected with the matters discussed under D 1 above, and are of the opinion that the necessary decisions must be made by the parties concerned — especially the Average Adjusters — in the separate case.

4. We agree with the views expressed in the report (page 102) that provisions should be introduced in the Y.A.R. to regulate the complicated problems which arise in connection with the transport of goods in containers. As regards private cars on board ferries, there is in principle no doubt that they should contribute to General Average according to Rule XVII in the same way as other cargo. If for practical reasons (difficulties with average bonds, etc. and the time element) Shipowners should decide to exclude these cars from contribution, they must, in order to protect their interests, take out an insurance which covers the contribution so excluded.

5. We agree that a standard form of non-separation agreement be added by way of a schedule to the York/Antwerp Rules.

6. We agree that unification of practice is of importance, but it can probably only be achieved through clarification of the Y.A.R. where practice has differed, not by having a separate set of simplified Rules besides or Rules in addition to Y.A.R. As regards simplified Rules for special Trades, e.g. inland waterways, these must be set up by the parties concerned.

Oslo, 17th December 1970.

Hans Chr. Bugge
Leif Ström-Olsen
Sverre Holt

une valeur de \$ 999 provoquerait une contribution considérable. Nous ne recommandons pas non plus l'insertion dans les Règles d'York et d'Anvers de dispositions stipulant le montant de la contribution minimum à percevoir pour des marchandises en tant qu'intérêts séparés. Il arrive souvent que de petites expéditions individuelles soient assurées par les mêmes assureurs et se trouvent, de ce fait, réunies.

Nous jugeons que ces questions sont étroitement liées à celles que nous avons traitées au paragraphe susdit D I, et nous estimons que, en ce qui concerne les intérêts séparés, les décisions doivent être prises par les parties intéressées — surtout les agents d'avarie.

4. Nous appuyons les suggestions exprimées dans le rapport (page 103) d'incorporer dans les Règles d'York et d'Anvers des dispositions concernant le règlement des problèmes compliqués qui résultent du transport de marchandises en conteneurs. Quant aux voitures privées transportées à bord de « ferries », il ne fait aucun doute, en principe, que ces voitures devraient aux termes de la Règle XVII, apporter, de la même façon que toute autre cargaison, leur contribution à l'avarie commune. Si, pour des raisons pratiques (difficultés dans l'établissement des compromis d'avarie, etc., et le manque de temps), les propriétaires de navires décidaient d'exclure les voitures de la contribution à l'avarie commune, ils devraient, afin de protéger leurs intérêts, prendre une assurance couvrant l'exclusion de cette contribution.

5. Nous sommes d'accord qu'un texte uniforme de « non-separation agreement », sous la forme d'une annexe, soit ajouté aux Règles d'York et d'Anvers.

6. Nous sommes d'accord qu'il est important d'avoir une unification dans la pratique, mais cette idée ne pourra probablement être menée à bien que grâce à un éclaircissement des Règles d'York et d'Anvers où l'on rencontre actuellement des dissemblances dans la pratique, et non au moyen d'une série séparée de règles simplifiées ou par des règles en supplément des Règles d'York et d'Anvers. En ce qui concerne les règles simplifiées pour le trafic spécial, les voies navigables intérieures, par exemple, celles-ci devront être rédigées par les parties intéressées.

Oslo, le 17 décembre 1970.

*Hans Chr. Bugge
Leif Ström-Olsen
Sverre Holt*

AVERAGE BOND

It is hereby agreed between the undersigned Shipowners and Consignees that in consideration of the delivery by the said Shipowners of the goods specified below, the said Consignees undertake to pay on demand such contribution to General Average and/or Salvage and/or Special Charges as according to the legal Average Adjustment drawn up in by are due from their goods.

Vessel : _____ Port of Loading : _____ Port of discharge : _____

Casualty : _____

B/L No. : Marks and Nos. Description of goods :	Fob. Value	Cif. Value

Deposit :

NOTE : Please state in which currency the value is given.

.....
**Signature of Shipowners
or their Agents**

.....
**Signature of Consignees
or their Agents**

We join in the above agreement and undertake to effect payment against this Average Bond without production of the Cargo Policy.

.....
Signature of Cargo Underwriters or their Agents

Insured value

Insured with

(if insured at Lloyd's, please give name of the brokers)

Policy No.

NOTE : In case of loss of and/or damage to the goods, the claim documents must be sent as soon as possible to the Average Adjuster. If not received within one year from the delivery of the goods, the claim will not be taken into consideration in the Average Adjustment.

COMPROMIS D'AVARIE

Il est convenu par les présentes entre les propriétaires de navires et les destinataires sous-signés qu'en considération de la délivrance par les susdits propriétaires de navires de marchandises désignées ci-dessous, les susdits expéditeurs s'engagent à verser sur demande toute contribution à l'avarie commune et/ou au sauvetage et/ou aux charges spéciales aux termes du règlement légal d'avarie rédigé en par surgissant du fait de leurs marchandises.

Navire : Port de chargement : Port de déchargement :

Sinistre :

No. du connaissance :	Marques et Nos :	Description des Marchandises :	Valeur Fob.	Valeur Cif.

Dépôt :

NOTE : Prière d'indiquer en quelle monnaie la valeur est désignée.

.....
**Signature des propriétaires de navires
ou de leurs préposés**

.....
**Signature des destinataires
ou de leurs préposés**

Nous adhérons à l'accord ci-dessus et nous nous engageons à effectuer le paiement contre le présent compromis d'avarie sans que la police de cargaison doive être présentée.

.....
Signature des assureurs de la cargaison ou de leurs préposés

Valeur assurée

Assurance par l'entremise de

(si l'assurance est faite par le Lloyd's prière d'indiquer le nom des assureurs)

Police No

NOTE : En cas de perte des marchandises et/ou de dommages à celles-ci, les documents concernant la réclamation devront être envoyés dès que possible à l'agent d'avarie. Si les documents concernant la réclamation n'ont pas été reçus dans un délai d'un an à partir de la délivrance des marchandises, la réclamation ne sera pas prise en considération lors du règlement d'avarie.

BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

INTRODUCTION

It is thought proper to indicate the criteria which the B.M.L.A. has adopted in considering the Questionnaire : first the B.M.L.A. has considered the simplification of General Average as being of paramount importance; second, the B.M.L.A. has taken into consideration what might be called the internal harmony of the Rules; third, so far as possible it has been considered important to eschew the promotion of sectional interests.

A. THE LETTERED RULES

1. The B.M.L.A. has no general observations to make on the lettered Rules as a whole.
2. The B.M.L.A. has no comment apart from that contained in subsequent answers in this section.
3. It is not considered desirable to add any new lettered Rules.
4. It is felt that the interpretation of « peril » gives comparatively little difficulty in practice and that any attempt to define the word would almost inevitably lead to greater difficulty. Therefore, it is thought that interpretation of « peril » should be left to domestic law.
5. It is suggested that though Rule F is satisfactory; it could perhaps be improved if the word « extra » were omitted or replaced by the word « extraordinary ».
6. It is felt that Rule G can remain unaltered as a statement of principle even if an amended Rule XVII is devised to produce a system of simplification for practical purposes.
7. It is suggested that this problem might be met by the adoption of a new numbered Rule. The reasons for suggesting that it should be a numbered Rule are twofold : first, because of the Rule of Interpretation which gives precedence to numbered Rules and second, because

ASSOCIATION BRITANNIQUE DE DROIT MARITIME

REPONSE

INTRODUCTION

Il serait peut-être utile d'indiquer les critères qu'a suivis l'Association Britannique après avoir pris connaissance du questionnaire : premièrement, l'Association Britannique considère que la simplification de l'avarie commune serait d'une importance capitale; deuxièmement, l'Association Britannique a pris en considération ce que l'on pourrait appeler l'harmonie interne des règles; troisièmement, elle a jugé utile d'éviter, dans la mesure du possible, de favoriser les intérêts particuliers.

A. LES REGLES LETTRES

1. L'Association Britannique n'a pas d'observations d'ordre général à formuler en ce qui concerne les règles lettrées prises dans leur ensemble.

2. L'Association Britannique n'a pas de commentaires à faire à part ceux que l'on trouvera dans les réponses ci-après.

3. Elle ne désire pas que de nouvelles règles lettrées soient ajoutées à celles qui existent déjà.

4. Elle pense qu'en pratique l'interprétation du mot « péril » donne rarement lieu à des difficultés et que toute tentative en vue de définir ce mot conduirait presque inévitablement à des difficultés encore plus grandes. Elle pense donc que l'interprétation de ce mot devra être laissée au droit national.

5. L'Association Britannique pense que la Règle G est justifiée; on pourrait peut-être en améliorer la rédaction en supprimant le mot « supplémentaire » ou en le remplaçant par le mot « extraordinaire ».

6. Elle pense que la Règle G peut rester telle quelle comme affirmation de principe, même si, par la modification éventuelle de la Règle XVII, un système de simplification était mis sur pied pour des raisons pratiques.

7. Elle propose que ce problème soit résolu en adoptant une nouvelle règle numérotée. Les raisons de cette suggestion sont doubles : premièrement, la règle d'interprétation cède le pas aux règles numérotées et,

there are already other expenses allowable in General Average by reason of the numbered Rules which do not necessarily satisfy the strict definition of General Average in Rule A. The following text might be considered useful as a basis for a new numbered Rule, though it is appreciated that this text might require modification before proving universally acceptable :

« Salvage Services rendered under an Agreement

Expenses for salvage services rendered by or accepted under agreement shall in practice be treated as General Average provided that such expenses were incurred for the common safety within the meaning of Rule « A » of the York/Antwerp Rules 1924 or York/Antwerp Rules 1950. »

B. THE NUMBERED RULES

1. The B.M.L.A. has no general observations to make on the numbered Rules as a whole.

2. The B.M.L.A. has no comment to make on the numbered Rules not specifically mentioned in the Questionnaire, i.e. Rules VIII, IX, XII, XIX and XXII.

3. Attention is drawn to the B.M.L.A.'s answers to Question 7 in section a) above (Salvage), to Question 10d) of this section and to Question 5 of section d) below.

4. Rules I and II.

The B.M.L.A. can see no advantage in merging the provisions of Rules I and II since their subject matter is in any event not logically coterminous.

5. Rule III.

a) The B.M.L.A. would oppose this suggestion on the ground that it is considered to do violence to the principle of General Average without achieving significant simplification. Even if sacrifices of property were to be left « where they lie », in the majority of fire cases an adjustment would be required to enable a Shipowner to recover from the cargo interests reconditioning and other charges (i.e. sacrifices) necessarily incurred by the Shipowner on behalf of cargo at a port of refuge.

b) It is not considered illogical to leave the second part unchanged since a thing which has been on fire can hardly be termed a « sacrifice ».

c) It is felt that in the interests of simplification no allowance for smoke damage should be made.

deuxièmement, il y a d'autres dépenses admissibles en avarie commune, en raison des règles numérotées qui ne répondent pas nécessairement à la définition précise reprise à la Règle A de l'avarie commune. Le texte suivant pourrait servir de base à une nouvelle règle numérotée bien que ce texte soit appelé à subir quelques modifications avant d'être universellement admis :

« Services de sauvetage exécutés aux termes d'un accord »

Les dépenses pour des services de sauvetage exécutés aux termes d'un accord seront, en pratique, admises en avarie commune pourvu que ces dépenses soient engagées pour le salut commun aux termes de la Règle A des Règles d'York et d'Anvers de 1924 et des Règles d'York et d'Anvers de 1950. »

B. LES REGLES NUMEROTEES

1. L'Association Britannique n'a pas d'observations d'ordre général à formuler sur les règles numérotées dans leur ensemble.

2. L'Association Britannique n'a aucun commentaire à faire en ce qui concerne les règles numérotées qui ne sont pas spécifiquement mentionnées dans le questionnaire, c.-à-d. les Règles VIII, IX, XII, XIX et XXII.

3. L'Association Britannique voudrait mettre l'accent sur les réponses qu'elle a apportées aux questions 7, section a) ci-dessus (Sauvetage), 10d) de cette section et 5 de la section d) ci-dessous.

4. Règles I et II.

L'Association Britannique ne voit aucun avantage à fondre les dispositions des Règles I et II, étant donné que les deux thèmes n'en sont de toute manière pas logiquement convergents.

5. Règle III.

a) L'Association Britannique s'élève contre cette suggestion en raison de ce qu'elle viole le principe de l'avarie commune sans, pour autant, apporter une simplification importante. Même si dans la majorité des cas résultant d'incendie, l'on devait laisser les sacrifices de propriété « dans l'état où ils sont », un règlement s'imposerait pour permettre au propriétaire du navire de récupérer auprès des intéressés à la cargaison le reconditionnement et les autres dépenses (c.-à-d. les sacrifices) inévitablement encourues par le propriétaire du navire dans un port de refuge pour le compte de la cargaison.

b) L'Association Britannique ne trouve pas qu'il soit illogique de ne pas toucher à la seconde partie de la Règle, car tout objet ayant été en feu peut difficilement être qualifié de « sacrifice ».

c) L'Association Britannique est d'avis que, pour des raisons de simplification, le dommage par fumée ne devrait pas être bonifié.

d) It is felt that this situation is already effectively covered by the phrase « or otherwise ».

6. *Rule IV.*

It is considered that this Rule is not universally obsolete and is in any event not harmful. It should therefore be retained.

7. *Rule V.*

The general feeling is that this contention is not acceptable in principle particularly since there is little difficulty in practice in differentiating damage caused by stranding and damage caused by the refloating operations.

8. *Rule VI.*

For considerations similar to those mentioned with reference to Rule IV it is felt that Rule V should be retained.

9. *Rule VII.*

The B.M.L.A. considers that though there might possibly be some instances where the working of the engines whilst afloat could be a sacrifice within the definition of Rule A, nevertheless it is felt that this Rule should be retained as it is.

10. *Rules X and XI.*

a) The important issue of substance has been discussed at considerable length within the B.M.L.A. With the exception of the appreciation that this Rule is not in harmony with the definition of Rule A since its application does not necessarily involve a General Average act in terms of that Rule, no unanimous view has emerged. The Association maintains an open mind and will be interested in the reactions of other National Associations.

b) The B.M.L.A. agrees that since subsection (d) of Rule X differs in the treatment of substituted expenses from Rule F and other numbered Rules and since it is in practice often circumvented by special agreement between the parties, it should therefore be deleted.

c) It is submitted that in practice there is no difficulty in the calculation of expenses in respect of the maintenance of the crew; no change is necessary. In any event it seems doubtful whether ten per cent or any other percentage of the wages should prove universally acceptable.

d) The B.M.L.A. has given thought to the questions first, whether provision is necessary to deal with air freight, and second, if it is

d) L'Association Britannique est d'avis que la situation est déjà efficacement couverte par les mots « ou autrement ».

6. Règle IV.

L'Association Britannique considère que cette Règle n'est pas universellement périmée et qu'elle n'est, en tout cas, nullement nuisible. On doit donc la garder.

7. Règle V.

L'impression générale est que cette proposition n'est pas acceptable en principe, d'autant plus qu'il n'y a que peu de difficultés, en pratique, à établir la différence entre des dommages résultant d'échouement et des dommages résultant d'opérations de renflouement.

8. Règle VI.

Pour les mêmes raisons que celles mentionnées à la Règle IV, l'Association Britannique estime que la Règle VI devrait être maintenue.

9. Règle VII.

L'Association Britannique estime que, bien que certains cas puissent se présenter où le fonctionnement des machines, lorsque le navire est à flot, sera considéré comme un sacrifice aux termes de la définition reprise à la Règle A, cette Règle doit être maintenue telle quelle.

10. Règles X et XI.

a) L'importante question de fond a été longuement discutée en détail par l'Association Britannique. Bien qu'ayant reconnu que cette Règle n'est pas en accord avec la définition reprise à la Règle A, car son application n'entraîne pas nécessairement un acte d'avarie commune aux termes de cette Règle, l'Association Britannique n'a fait l'unanimité autour d'aucun point de vue. Elle ne prend donc pas position et suivra avec intérêt les réactions des autres Associations Nationales.

b) L'Association Britannique convient que puisque l'alinéa d) de la Règle X diffère de la Règle F et d'autres Règles numérotées, en ce qui concerne le traitement réservé aux dépenses substituées, et puisque en pratique cet alinéa est souvent dépassé par un accord spécial entre les parties, il doit donc être aboli.

c) L'Association Britannique fait remarquer qu'en pratique il n'existe pas de difficulté dans le calcul des dépenses en rapport avec l'entretien de l'équipage; aucun changement n'est nécessaire. Il est douteux, de toute façon, que dix pour-cent ou tout autre pourcentage des salaires s'avère universellement acceptable.

d) L'Association Britannique a étudié le problème et elle se demande, premièrement, si l'on a besoin d'une disposition pour résoudre la

necessary, whether it should be included as a numbered or lettered Rule. No conclusion has been reached on either of these issues though the B.M.L.A. inclines towards the inclusion of a numbered Rule. Future discussion within the C.M.I. is anticipated with interest.

e) The B.M.L.A. additionally suggests that in the revision of Rules X and XI consideration be given to the following points :

i) clarifying the treatment of the cost of towage from one port or place of refuge to another within the second paragraph of Rule X (a);

ii) revision of Rules X and XI to provide for port charges and detention expenses incurred when a vessel enters a port of refuge purely for the purpose of cargo operations e.g. to restow cargo discharged into lighters when a ship is ashore;

iii) clarifying whether or not allowance in General Average should be made for the cost of restowage of cargo which has shifted and obliged a vessel to enter a port of refuge for the purpose of such restowage.

11. *Rule XIII.*

The B.M.L.A. supports the abolition of this Rule and would suggest that this should be done by substituting for Rule XIII a Rule to the effect that no deductions shall be made in respect of « new for old ».

12. *Rule XIV.*

The B.M.L.A. agrees that if it is decided to return to the notion of « common safety »; the second paragraph of this Rule will have to be amended.

The B.M.L.A. considers that if Rule XIII is amended in the manner proposed in the previous answer then it would not be necessary or desirable to amend the third paragraph of this Rule.

13. *Rule XV.*

The B.M.L.A. agrees with this proposition.

14. *Rules XVI and XVII.*

The B.M.L.A. considers that simplification of the means of assessing contributory values would probably represent the greatest single contribution to the simplification of the adjustment of General Average in practice.

question du fret aérien et, deuxièmement, si dans le cas où cette mesure serait indispensable, on doit en faire une Règle numérotée ou bien une Règle lettrée. Aucune décision n'a été prise à ce sujet par l'Association Britannique bien qu'elle penche pour l'inclusion d'une Règle numérotée. Elle attend avec intérêt les discussions qui auront lieu éventuellement au sein du CMI.

e) L'Association Britannique suggère, en outre, que l'on prenne en considération les points suivants lorsque l'on révisera les Règles X et XI :

i) la clarification de la façon de traiter, aux termes du second paragraphe de la Règle X (a), les frais de remorquage d'un port ou d'un endroit de refuge à un autre port ou endroit de refuge;

ii) la révision des Règles X et XI afin de prévoir l'éventualité de frais de port et de détention lorsqu'un navire pénètre dans un port de refuge simplement dans l'intention d'effectuer des opérations de chargement, par ex. le nouvel arrimage de la cargaison déchargée dans des allèges après l'échouage du navire.

iii) la clarification de la question de savoir si une bonification en avarie commune est admise pour les frais d'une cargaison ayant ripé et obligé le navire à rallier un port de refuge pour les besoins de ce nouvel arrimage.

II. Règle XIII.

L'Association Britannique appuie ceux qui veulent l'abolition de cette Règle et elle en suggère le moyen : remplacer la Règle XIII par une Règle spécifiant qu'aucune déduction ne se fera à l'égard du « vieux au neuf ».

12. Règle XIV.

L'Association Britannique est d'accord que le second paragraphe de cette Règle devra être modifié si l'on décide de retourner à la notion du « salut commun ».

L'Association Britannique estime que si l'on modifiait la Règle XIII de la façon proposée dans la réponse précédente, il ne serait ni nécessaire ni souhaitable de modifier le troisième paragraphe de cette Règle.

13. Règle XV.

L'Association Britannique est d'accord en ce qui concerne cette proposition.

14. Règles XVI et XVII.

L'Association Britannique estime qu'une simplification du calcul des valeurs contributives représenterait probablement la plus grande contribution individuelle à la simplification dans la pratique des règlements en avarie commune.

a) With this in mind the B.M.L.A. would support the proposition that invoice values rather than market values be adopted. However, three caveats should be introduced :

i) Provision for the extensive cargoes which travel without invoices will have to be considered;

ii) The notion of the « arrived » value of cargo should be maintained and the cost of getting the cargo to its destination should be taken into account;

iii) It is advocated that special provision be made for assessing the value of cargo sold short of destination.

b) and c) The B.M.L.A. considers that there is little virtue and immense practical difficulty in the propositions contained in subsections b) and c) of this question.

d) The B.M.L.A. is on the whole attracted to the idea of removing the profit element particularly for general cargoes but is aware of the difficulties that could be encountered when dealing with bulk cargoes. Additionally the B.M.L.A. takes the view that if the profit element is to be eliminated from cargo values, it must similarly be eliminated from the value of other contributing interests and of the amounts made good.

As an addition to the discussion in this section the B.M.L.A. would propose that consideration be given to the proposition that the net contributory value of the ship should not be taken to be less than its scrap value.

The B.M.L.A. agrees that the amounts to be made good must be calculated on the same basis as that used for fixing contributory values.

Providing the Rule of Interpretation is maintained, we anticipate no difficulties in connection with Rule C.

15. *Rule XVIII.*

The B.M.L.A. agrees that the first paragraph will require appropriate amendment if Rule XIII is abolished. It is felt that amendment is desirable to the second paragraph to make it clear that its application is limited to cases where the vessel has not been repaired.

16. *Rule XX.*

It is felt that there would be no simplification if this Rule were to be abolished and furthermore, it presumably does serve as an incentive in some cases; the Rule should therefore be retained.

17. *Rule XXI.*

The B.M.L.A. considers that this Rule should be retained in its present form and points out that any arbitrarily fixed rate of interest will

a) Avec cette idée à l'esprit, l'Association Britannique appuierait la proposition d'adopter les valeurs de facture plutôt que les valeurs de marché. Il faut, cependant, prendre trois conditions en considération :

i) Envisager une disposition se référant aux cargaisons de grande capacité que l'on transporte sans facture;

ii) Maintenir l'idée de la valeur de la cargaison lorsqu'elle « arrive » et prendre en considération les frais d'acheminement de la cargaison à sa destination;

iii) L'Association Britannique préconise une disposition spéciale déterminant la valeur de la cargaison lorsqu'elle est vendue avant d'arriver à sa destination.

b) et c) L'Association Britannique estime que les propositions reprises aux alinéas b) et c) et se référant à cette question présenteraient peu d'avantages mais d'immenses difficultés pratiques.

d) A tout prendre, l'Association Britannique est séduite par l'idée d'éliminer l'élément de profit, particulièrement en ce qui touche les cargaisons générales, mais elle apprécie les difficultés pouvant surgir lorsqu'il s'agit de cargaisons en vrac. En outre, l'Association Britannique est d'avis que si l'on doit éliminer l'élément de profit des valeurs de cargaisons, il faudra faire de même en ce qui concerne la valeur d'autres intérêts contributifs et les montants à bonifier.

En guise de complément à la discussion de cette question, l'Association Britannique suggère que l'on considère la proposition d'après laquelle la valeur contributive nette du navire ne devrait pas être inférieure à sa valeur à la ferraille.

L'Association Britannique est d'accord pour que les contrats à bonifier soient calculés sur la même base que celle adoptée pour les besoins de la fixation des valeurs contributives.

Nous ne nous attendons à aucune difficulté concernant la Règle G pourvu que la Règle d'interprétation soit maintenue.

15. Règle XVIII.

L'Association Britannique est d'accord que si la Règle XIII est abolie, le premier paragraphe de la Règle XVIII devra être modifié en conséquence. L'Association Britannique estime qu'il est souhaitable de modifier le second paragraphe afin qu'il soit clairement établi que son application se limite aux cas où le navire n'a pas été réparé.

16. Règle XX.

L'Association Britannique pense qu'il n'y aurait aucune simplification si cette Règle était abolie; de plus, elle semble servir d'encouragement dans certains cas. Cette Règle doit donc être maintenue.

17. Règle XXI.

L'Association Britannique estime que cette Règle doit être maintenue dans sa forme actuelle et elle fait remarquer que le taux d'intérêt fixe

from time to time be unduly low, or high as the case may be, compared with prevailing rates. However, the B.M.L.A. will be interested in any comments which other Associations may have on the question of rate.

C. THE RULE OF INTERPRETATION

It is felt that the Rule of Interpretation should be maintained in its present form.

D. OTHER MATTERS NOT DEALT WITH IN THE 1950 RULES

1. The B.M.L.A. is of the view that the proper instrument for dealing with non-deductible franchises is the contract of affreightment and/or insurance rather than the York/Antwerp Rules.

2. The B.M.L.A. has noted with interest the suggestions made regarding the formalities of General Average and has sympathy with any practical suggestion for simplifying the procedures. However, it is considered that none of the methods proposed would serve to establish before the delivery of cargo the identity of those to whom recourse could be had in due course to pay any contribution legally found to be due. The present methods, though cumbersome, do serve this purpose with reasonable certainty and in the absence of a practicable alternative it is felt therefore that the present position should be maintained though the B.M.L.A. would welcome an amendment in the wording of Underwriters' guarantees whereby they accepted primary liability which might eliminate the necessity to take Average Bonds for insured interests.

3. The B.M.L.A. approves the suggestion that contribution should not be required below a certain figure; some difficulties can be envisaged but nonetheless this seems to be practically attainable.

4. The B.M.L.A. would consider comment on this question to be premature.

5. The B.M.L.A. would have no objection in principle to this proposal, taking the form either of a schedule or an additional numbered Rule. The following wording may be found of interest :

« It is agreed that in the event of the vessel's cargo or part thereof being forwarded to original destination by other vessel, vessels or conveyances, rights and liabilities in General Average shall not be affected by such forwarding, it being the intention to place the parties concerned as nearly as possible in the same position in this respect as they would have been in the absence of such forwarding and with the adventure

sera quelquefois indûment bas ou haut par comparaison avec les taux actuellement en vigueur. Toutefois, l'Association Britannique suivra avec intérêt les commentaires exprimés par les autres Associations sur la question du taux.

C. REGLE D'INTERPRETATION

L'Association Britannique estime que la Règle d'interprétation doit être maintenue dans sa forme actuelle.

D. AUTRES MATIERES NON TRAITEES DANS LES REGLES 1950

1. L'Association Britannique est d'avis que l'instrument approprié pour traiter des franchises non déductibles est le contrat d'affrètement et/ou d'assurance plutôt que les Règles d'York et d'Anvers.

2. L'Association Britannique a noté avec intérêt les suggestions faites concernant les formalités en avarie commune et elle voit d'un œil favorable toute suggestion pratique tendant à simplifier la procédure. Toutefois, elle estime qu'aucune des méthodes proposées ne servirait à établir avant la délivrance de la cargaison l'identité des parties à qui l'on pourrait éventuellement recourir pour le paiement de toute contribution estimée légalement due. Les méthodes actuelles, bien qu'encombrantes, remplissent ce rôle d'une façon assez précise et, en l'absence d'une variante réalisable, l'Association Britannique est donc d'avis que la position actuelle soit maintenue; elle accueillerait favorablement toutefois une modification dans la rédaction des garanties données par les assureurs maritimes aux termes desquelles on accepte la responsabilité primaire, ce qui éliminerait la nécessité d'établir des compromis d'avarie pour les intérêts assurés.

3. L'Association Britannique approuve la suggestion suivant laquelle aucune contribution ne serait requise au-dessous d'un certain chiffre; on peut envisager quelques difficultés, mais il semblerait néanmoins que le but puisse virtuellement être atteint.

4. L'Association Britannique estime qu'il serait prématuré de traiter cette question.

5. En principe, l'Association Britannique ne voit pas d'objection à cette proposition qui revêtirait la forme, soit d'une annexe, soit d'une Règle numérotée supplémentaire. La rédaction suivante pourrait peut-être être envisagée :

« Il est convenu que si la cargaison du navire, ou une partie de celle-ci, est acheminée vers sa destination originale par un autre navire, ou par d'autres transports, les droits et les responsabilités en avarie commune ne seront pas influencés par cet acheminement, l'intention étant de placer, autant que possible, les parties intéressées dans la situation qu'elles auraient connue si ce transport n'avait pas eu lieu pourvu que

continuing by the original vessel for so long as justifiable under the law applicable or under the Contract of Affreightment.

The basis of contribution to General Average of the property involved shall be the values on delivery at original destination; but where none of her cargo is carried forward in the vessel she shall contribute on the basis of her actual value on the date she completes discharge of her cargo. »

6. The B.M.L.A. considers that the provision of a separate set of simplified Rules could only detract from the universal acceptance of the York/Antwerp Rules as an international code of General Average. The existence of a simplified version could only be an indication of the failure of the present exercise, the aim of which surely is the achievement of the maximum simplification.

l'aventure se prolonge sur le navire original aussi longtemps qu'il sera justifiable d'après la loi applicable ou le contrat d'affrètement.

La base de contribution des biens en jeu à admettre en avarie commune sera calculée sur les valeurs lors de la délivrance à la destination originale, à moins que les biens aient été vendus ou autrement réglés avant d'arriver à cette destination; mais lorsqu'aucune partie de la cargaison n'est acheminée sur ce navire, la contribution se fera sur base de la valeur actuelle à la date à laquelle le chargement de la cargaison a été complété. »

6. L'Association Britannique estime que le fait d'envisager une série séparée de Règles simplifiées ne ferait que nuire à l'acceptation universelle des Règles d'York et d'Anvers comme code international de l'avarie commune. L'existence d'une version simplifiée ne saurait être que l'indication d'un échec de la tentative actuelle dont le but est assurément l'achèvement d'une simplification maximum.

NETHERLANDS MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

A. THE LETTERED RULES

1. There are no general observations applying to the lettered Rules as a whole.

2. Rule B seems to be superfluous, but in order not to alter the lettering of the following Rules it may be better not to delete it.

Rule C is badly drafted. Not only loss or damage sustained by ship or cargo through delay should be excluded from General Average, but neither expenses so caused should be made good. The Rule should be clarified in this respect and brought into harmony with the practice which invariably excludes from allowance in General Average expenses solely caused by delay.

3. It is not considered desirable that any new lettered Rules should be added to those already in existence.

4. Rule A: It seems to be unavoidable that the interpretation of a necessarily vague notion like « peril » will from time to time give rise to divergent decisions and it is more to be wondered at that such divergence has been very rare than that it occurred at all. It is to be feared that the introduction of a new notion will disturb the unification reached on this important point.

5. No difficulties have been experienced in applying Rule F.

6. Even if the profit element in assessing contributory values should be eliminated it does not seem necessary to amend Rule G. According to this Rule the contribution should be based on the « values at the time and place when and where the adventure ends » and the elaboration of this principle can well be left to the numbered Rules.

7. London arbitrators rather frequently add to their awards of salvage remuneration that the sum awarded shall be borne by the respective owners of the ship, her cargo and freight in proportion to their respective values « as aforesaid ». Leaving aside the question of whether Lloyd's Open Form are not deciding *ultra vires*, thereby annulling their own awards, this undesirable — and undesired — apportionment may raise difficulties. It is the practice — and as far as we know the univer-

ASSOCIATION NEERLANDAISE DE DROIT MARITIME

REPONSE

A. LES REGLES LETTRES

1. Nous n'avons pas d'observation d'ordre général à faire concernant les Règles lettrées dans leur ensemble.

2. La Règle B semble superflue mais afin de ne pas modifier l'intitulé en lettres des Règles suivantes, il vaudrait sans doute mieux ne pas l'abolir.

La Règle C est mal rédigée. Il ne faudrait admettre dans l'avarie commune ni la perte ou les dommages supportés par le navire ou la cargaison par suite de retard, ni les dépenses qui en résultent. A cet égard, la règle doit être explicitée et harmonisée avec la pratique qui consiste à exclure invariablement de la bonification en avarie commune toute dépense résultant uniquement d'un retard.

3. Nous ne croyons pas qu'il soit souhaitable d'ajouter de nouvelles Règles numérotées à celle qui existent déjà.

4. Règle A : Il semble inévitable que l'interprétation de l'idée nécessairement vague que l'on se fait du mot « péril » suscite de temps à autres des décisions divergentes, et ce qui peut étonner, ce n'est pas qu'il y ait eu des décisions divergentes mais que leur nombre soit si infime. Nous redoutons que l'introduction d'une nouvelle notion porte ombrage à l'unification à laquelle on est parvenu sur ce point essentiel.

5. Nous n'avons pas rencontré de difficulté dans l'application de la Règle F.

6. Même si l'on devait éliminer l'élément de profit du calcul des valeurs contributives, il ne semblerait pas nécessaire d'amender la Règle G. Aux termes de cette Règle, la contribution doit être basée sur les « valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure » et l'on peut très bien partir de ce principe dans les Règles numérotées.

7. Lorsque les arbitres de Londres établissent les rémunérations de sauvetage, ils ajoutent assez fréquemment que la somme allouée sera déboursée par les propriétaires respectifs du navire, de sa cargaison et de son fret proportionnellement à leurs valeurs respectives « comme précité ». A part la question de savoir si par de telles décisions les arbitres, par le truchement du « Lloyds Open Form », ne prennent pas une décision *ultra vires*, annulant de ce fait leurs propres décisions,

sal practice — to reapportion the sum of the amounts fixed by the arbitrator as General Average to all parties concerned, contributions being based on normal contributing values. Vide Rule of Practice 44A of the Association of Average Adjusters, reading :

« Expenses for salvage services rendered by or accepted under agreement shall in practice be treated as General Average provided that such expenses were incurred for the common safety within the meaning of Rule « A » of the York-Antwerp Rules 1924 or York-Antwerp Rules 1950. »

This seems to be the correct basis of apportionment between parties interested in the common adventure as only values at the end of the adventure are eventually saved for them. It seems desirable to have this practice laid down in Y.A.R.

B. THE NUMBERED RULES

1. Many of the Rules are rather loosely worded, but in practice this has not given rise to divergent decisions. It seems too arduous a task to bring about juridical perfection and it is to be feared that any attempt in this direction will only cause disturbance.

2. Apart from the Rules hereinafter specifically mentioned, the following Rules should be dealt with :

Rule VIII.

This Rule seems to be superfluous : nothing is said which is not stipulated for in Rules A and C. In our opinion it should therefore be deleted.

Rule IX.

According to Rule D, actionable fault of one of the parties interested in the common adventure should not have impact on questions of General Average. Rule IX is at variance with this principle. Moreover it seems outdated, a ship's materials being rather inappropriate to letting a motor run or to warming up a turbine ship's boilers. The Rule should be deleted.

3. It is not considered desirable that any new numbered Rule should be added to those already in existence.

4. Rule I and Rule II.

The latter half of Rule I may well have a result contrary to the principle of rule D that rights to contribution should not be affected by fault of one of the parties to the adventure. In case cargo is carried on deck without the shipper's consent and contrary to the recognized custom of the trade, the result of Rule I will be that the owner of such

cette répartition indésirable — et non souhaitée — peut créer des difficultés. Selon les usages — les usages universels, à notre connaissance — la redistribution du total des montants fixés par l'arbitre en avarie commune se fait à toutes les parties intéressées, les contributions étant basées sur les valeurs contributives normales. Voir la Règle de Pratique 44A de l'Association des Agents d'avarie, libellée comme suit :

« Les dépenses encourues pour les services de sauvetage rendus ou acceptés à la suite d'un accord seront, en pratique, admis en avarie commune pourvu que ces dépenses aient été faites pour le salut commun aux termes de la Règle « A » des Règles d'York et d'Anvers 1924 ou d'York et d'Anvers 1950 ».

Ceci semble être la bonne base de répartition entre les parties intéressées dans l'aventure commune, seules les valeurs à la fin de l'aventure leur étant éventuellement réservées. Il serait souhaitable que cette pratique soit reprise dans les Règles d'York et d'Anvers.

B. LES REGLES NUMEROTEES

1. Dans de nombreux cas, les Règles ont été assez librement rédigées mais il se confirme que dans la pratique ceci n'a donné lieu à aucune décision divergente. On rencontrerait trop d'obstacles à vouloir tendre à la perfection juridique et il est à craindre qu'une intervention dans ce sens n'amène que des ennuis.

2. Indépendamment des Règles mentionnées ci-après, les Règles suivantes devront être examinées :

Règle VIII.

Cette Règle semble superflue : tout ce qu'elle renferme a été repris dans les Règles A et C. A notre avis, elle doit être biffée.

Rgle IX.

Aux termes de la Règle D, la faute entraînant une action de la part d'une des parties intéressées dans l'aventure commune ne doit pas entrer en conflit avec les articles de l'avarie commune. La Règle IX est en désaccord avec ce principe. En outre, cette Règle semble démodée, les matériaux d'un navire pouvant difficilement être utilisés pour faire marcher un moteur ou pour alimenter les chaudières d'un navire à turbines. Cette Règle doit être biffée.

3. Il ne serait pas judicieux, à notre avis, d'ajouter de nouvelles Règles numérotées aux Règles actuelles.

4. Règles I et II.

La seconde partie de la Règle I pourrait très bien donner un résultat opposé au principe de la Règle D stipulant que le droit à contribution ne doit pas être influencé par la faute commise par une des parties engagées dans l'aventure. Dans l'éventualité d'une cargaison transportée en pontée sans l'autorisation du chargeur et en dépit des usages recon-

cargo when sacrificed will — without any fault on his part — not get any allowance in General Average, but will only be able to take action against the carrier. Such action may well be time-barred by the time he will learn from the adjustment that his loss is not made good as General Average. Moreover he will, according to Dutch law, only be able to recover up to the amount for which the Carrier's liability is limited.

The former half of Rule I only serves as an introduction to the exception contained in the second half and if, therefore, the latter disappears the former should go too.

Rule II does not add anything to Rule A and should be deleted.

5. Rule III.

a) The tendency to treat differently sacrifices of property on the one hand, and expenditure on the other, and only allow as General Average the expenditure made in extinguishing a fire, should not be followed.

i) It may be difficult to distinguish between « expenditure » and « sacrifice ».

ii) To allow the expenditure resulting from a fire extinguishing measure in General Average but to bar from such allowance damage resulting from the same measure is not easily justifiable to those interested in the cargo. The Shipowner will have his expenses for sacrificing the cargo reimbursed but the sacrifice itself will be charged to the victim.

iii) On the other hand, a Shipowner will hardly understand why, when his burning vessel is beached by a salvage tug, the salvage remuneration paid will be made good in General Average but the damage done to the bottom and caused by the salvage will be charged to him.

iv) General Average is based on expediency and justice. A disallowance from General Average of damage caused by extinguishing fire is contrary to both principles.

The result of the apportionment of extinguishing damage in General Average on all parties concerned is that in a situation of danger the Shipowner and/or Master is freed from all considerations other than purely nautical and economical ones. It can never even be contented that he preferred his own or his principals' interests to those of the shippers, nor can one shipper feel himself prejudiced as against another who may be more important. Abolishing General Average wholly or

nus dans le commerce, le propriétaire de cette cargaison sacrifiée — sans qu'il ait commis de faute — ne recevra, aux termes de la Règle I, aucune bonification de la part de l'avarie commune, mais ne pourra que poursuivre le transporteur. Cette action en justice peut très bien être prescrite au moment où le propriétaire apprend que sa perte n'a pas été indemnisée en avarie commune. En outre, aux termes du Droit néerlandais, il ne pourra recouvrer que le montant limité par la responsabilité du transporteur.

La première partie de la Règle I ne joue que le rôle d'introduction à l'exception de la seconde partie de sorte que son élimination découlera de l'élimination de la seconde partie.

La Règle II n'ajoute rien à la Règle A et doit être biffée.

5. Règle III.

a) La tendance à traiter de manière différente les sacrifices de propriétés d'une part et les dépenses d'autre part pour ne bonifier en avarie commune que les dépenses provenant de l'extinction d'un feu, ne devrait pas être suivie.

i) Il est peut-être malaisé de faire la différence entre « dépenses » et « sacrifices ».

ii) Admettre en avarie commune les dépenses résultant de mesures prises pour combattre un incendie, mais en exclure les dommages résultant de ces mesures, n'est pas facilement justifiable aux yeux des intérêts de cargaison. Le propriétaire du navire aura droit au remboursement de ses dépenses en ce qui concerne le sacrifice de la cargaison mais le sacrifice même sera à charge de la victime.

iii) Par contre, un propriétaire de navire comprendra difficilement pourquoi, lorsque son navire en feu a été échoué grâce à l'aide d'un remorqueur de sauvetage, la rémunération de sauvetage versée sera indemnisée en avarie commune bien que les dommages à la carène résultant du sauvetage soient à sa charge.

iv) L'avarie commune est basée sur la diligence et la justice. Le refus d'admettre des dommages résultant de l'extinction d'un incendie dans l'avarie commune va à l'encontre de ces deux principes.

La répartition en avarie commune des dommages pour l'extinction d'un feu pour toutes les parties intéressées aura comme aboutissement l'exemption de toutes considérations pour le propriétaire du navire et/ou le Capitaine à l'exception de celles purement nautiques et économiques. On ne pourra jamais prétendre qu'il accorde une préférence à ses intérêts ou à ceux des chargeurs, ou qu'il porte atteinte à un chargeur plutôt qu'à un autre en raison de l'importance de ce dernier. L'abolition totale ou partielle de l'avarie commune ravivera des discussions concernant l'impartialité, et les doutes qui en résulteront ne seront pas toujours sans fondement.

in part will revive disputes concerning the impartiality of a Master's decisions and the doubts which will arise will not always be unfounded.

When damage caused by extinguishing measures will be to « let it lie where it fell », it is to be feared that such abolition of General Average will result in heavier losses of cargo. The Master, knowing that his principals will not have to bear any part of the damage done to the cargo but that the expenditure in extinguishing the fire will be chargeable prorata to the vessel, will be inclined to sacrifice the cargo's rather than the ship's interests. Flooding holds is, from a Shipowner's point of view, a surer, cheaper and quicker way of getting a fire quenched than applying CO₂, calling at a port of refuge and carefully discharging smouldering cargo.

To bar from an allowance in General Average all physical damage done by extinguishing measures will increase the burden put thereby on cargo and this may result in heavier insurance premium without compensation in a decrease of freight.

The adjustments of fire cases are the most spectacular ones; they are not the most frequent ones. During the last ten years only about 10 % of all General Average statements drawn up at Rotterdam concerned extinguishing damage. Moreover, when extinguishing fire generally, not only is physical damage caused but all kinds of expenditure of a General Average nature are incurred as well (expenditure in port of refuge, salvage, etc.). This expenditure will necessitate a statement to be drawn up and the only simplification reached by barring physical damage from allowance will be that it is no longer necessary to split up cargo damage into damage by fire and damage by extinguishing measures.

As said above : General Average is not a question of expediency alone. It appears unjust to deprive a party sacrificed for the common safety from indemnification by those parties which were saved by such sacrifice, and as the greater part of damage by extinguishing fire is damage to cargo, this injustice will mainly fall on cargo. It can very well be argued that abolition of General Average in this respect will be null under the Hague Rules (see Mr. Schadee's report in A.I.D.E., Genoa Report). Hague Rule IV, para. 6, expressly provides that when goods of an inflammable nature are destroyed, the carrier remains liable in General Average, if any. According to all national laws, extinguishing damage is to be seen as General Average and the drafters of the Hague Rules certainly considered it to be General Average. The tendency of the Hague Rules being to consider null and void all

Si, dans le cas de dommages causés par des mesures prises pour l'extinction d'un incendie, on se borne à laisser les choses « dans l'état où elles sont », il est à redouter que la révocation de l'avarie commune aboutisse à des pertes de cargaisons plus élevées. Le Capitaine, sachant que les dommages à la cargaison ne devront aucunement être supportés par ses employeurs mais que les dépenses pour l'extinction du feu seront mises à charge du navire au marc le franc, aura tendance à sacrifier la cargaison plutôt que les intérêts du navire. La mise sous eau des cales est, du point de vue du propriétaire du navire, un moyen plus sûr, plus économique et plus rapide d'éteindre un incendie que le recours au CO₂, la relâche dans un port de refuge et le déchargement soigné de la cargaison fumante.

Le fait d'interdire à tout dommage matériel résultant de mesures d'extinction d'incendie une bonification en avarie commune accroîtra le fardeau imposé par ce moyen sur la cargaison et déterminera peut-être une augmentation de la prime d'assurance sans, pour autant, compenser la diminution du fret.

Les règlements dans les cas d'incendie sont les plus spectaculaires; ce ne sont pas les plus fréquents. Dans les dix dernières années, seuls 15 % du total des rapports d'avarie commune rédigés à Rotterdam se référaient à des dommages par extinction. En outre, lorsqu'il y a extinction d'incendie, il y a non seulement des dommages matériels, mais aussi des dépenses de toutes sortes tombant dans la catégorie de l'avarie commune (dépenses dans le port de refuge, frais de sauvetage, etc.). Ces dépenses exigeront un relevé et la seule simplification à laquelle on aboutira sera l'exclusion d'une bonification pour les dommages matériels, car il ne sera plus nécessaire de scinder les dommages causés à la cargaison en dommages par incendie et dommages par mesures d'extinction.

Comme nous en avons déjà fait la remarque, l'avarie commune n'est pas uniquement une question de diligence. Il paraît injuste d'interdire l'indemnisation accordée par les parties ayant été sauvées grâce au sacrifice pour le salut commun, à toute partie ayant fait elle-même le sacrifice, et comme la plus grande partie des dommages par extinction de feu consiste en dommages à la cargaison, cette injustice concernera la cargaison. On peut très bien prétendre que l'abolition de l'avarie commune sera, aux termes des Règles de La Haye, sans effet (voir le rapport de M. Schadee dans le rapport A.I.D.E. de Gènes). La Règle IV des Règles de La Haye, par. 6, prévoit expressément que lorsque des marchandises de nature inflammable ont été détruites, le transporteur est responsable en avarie commune, si toutefois celle-ci est opérante. Aux termes de toutes les lois nationales, les dommages par extinction sont considérés comme tombant sous le coup de l'avarie commune et les auteurs des Règles de La Haye partagent assurément cet avis. La tendance des Règles de La Haye d'annuler purement et simplement

lessening of the carrier's liability for damage to cargo, a stipulation that will nullify a carrier's part liability for damage to cargo caused by extinguishing measures might well be considered contrary to the Hague Rules and the package deal contained therein.

b) Considerable simplification would result from deletion of the second part of Rule III for which no justification has ever been put forward.

c) The arguments put forward under a) against generally disallowing physical damage to cargo caused by extinguishing measures are equally valid against the disallowance from damage so caused by smoke. In those cases where it is possible for surveyors to fix the damage caused by smoke, which as part of the extinguishing measures is not allowed to escape, there is no reason to treat this damage differently from damage caused by CO₂, extinguishing water etc. Here again, one should avoid penalizing cargo which would result if one altered the Y.A.R.

d) We do not see why the use of modern devices for extinguishing fires should influence General Average.

6. *Rule IV.*

This Rule seems anachronistic and superfluous : it should be deleted.

7. *Rule V.*

No alteration is proposed.

8. *Rule VI.*

It is agreed that this Rule, being anachronistic, should be deleted.

9. *Rule VII.*

The restriction on the strict application of the principles of Rule A, contained in this Rule, is founded on the fear of fraud, it being possible to present a case of damage to engines caused while the vessel is afloat as the consequence of an extraordinary measure taken to save ship and cargo e.g. fully and suddenly reversing or forcing engines to avoid collision with an unidentified ship. The Rule should remain unaltered.

10. *Rule X and Rule XI.*

a) When the expenses of wages and maintenance or any other « port of refuge expenses » incurred solely to enable the vessel to proceed upon her voyage are allowed as General Average, this is doubtless an exception to the general principles of Rules A and C. This extension

toute diminution de la responsabilité du transporteur, en ce qui concerne les dommages à la cargaison, entraîne que toute stipulation annulant la responsabilité partielle du transporteur pour des dommages à la cargaison résultant de mesures d'extinction pourrait être considérée contraire aux Règles de La Haye et notamment au compromis qui y figure.

b) L'abolition de la seconde partie de la Règle III, qui n'a jamais trouvé de justification, aboutirait à une simplification considérable.

c) Les arguments avancés à a) contre la pratique générale de ne pas admettre les dommages matériels aux cargaisons résultant de mesures pour l'extinction s'appliquent aussi en ce qui concerne le refus d'admettre les dommages par fumée résultant de la même cause. Lorsque, dans certains cas, les experts arrivent à évaluer les dommages par fumée, ceux-ci étant liés aux mesures d'extinction et, de ce fait, ne pouvant pas être exclus, il n'y a aucune raison pour que l'on traite ces dommages différemment des dommages résultat de CO₂, d'eau pour l'extinction, etc. On doit éviter, encore une fois, de pénaliser la cargaison, ce qui arriverait si l'on modifiait les Règles d'York et d'Anvers.

d) Nous ne voyons pas comment l'emploi d'inventions modernes pour éteindre un incendie pourrait influencer l'avarie commune.

6. Règle IV.

Cette Règle est anachronique et superflue : elle doit être abolie.

7. Règle V.

Nous ne proposons aucun changement.

8. Règle VI.

Nous marquons notre accord quant à l'abolition de cette Règle pour anachronisme.

9. Règle VII.

Si l'on hésite à appliquer strictement les principes de la Règle A reprise dans cette Règle, c'est par crainte de la fraude, car il est possible de présenter le cas de dommages aux machines pendant que le navire est à flot comme la conséquence d'une mesure extraordinaire pour la sauvegarde du navire et de la cargaison, comme par ex. faire subitement « machine arrière toute » ou « forcer » les machines afin de prévenir une collision avec un navire non identifié.

10. Règles X et XI.

a) L'admission en avarie commune des salaires, de l'entretien de l'équipage ou de toutes autres « dépenses dans un port de refuge », uniquement dans l'intention de permettre au navire de poursuivre son voyage, est indubitablement une exception à l'application des principes généraux des Règles A et C. Cette mesure est en vigueur depuis de

has now been accepted for a great many years and there seems to be no reason why history should be reversed. On the contrary : it is to be feared that when allowance is no longer given for wages and maintenance in a port of refuge, Shipowners will be induced to invoke frustration of the adventure in all cases where this is made possible by national law and/or clauses in a charterparty or a bill of lading. This will put the cargo in the unenviable position of choosing between taking delivery of the cargo in a port of refuge and forwarding it thence to destination at its own expense or having it forwarded to destination by the Shipowners on their conditions.

Shipowners will try and get insurance for the cost now allowed as General Average — whether they succeed or not is not to be said. If they do, the premiums charged will increase the cost of transport, if they do not, the result will be the same : Shipowners will act as their own insurers.

No simplification will be reached by reverting to the strict principle of common safety. The cost of calling at the port of refuge will, within the limits of Rule A, remain allowable as General Average and a statement will have to be drawn up. The decision as to who shall have to bear the expenses now allowed under Rules X and XI will largely depend on the interpretation of the law applicable to the contract of transport and of the clauses of transport documents : it might well be feared that serious complications will arise. General Average in splitting up expenses on all parties concerned is a great tranquillizer, and taking it away will certainly envenom the relations between parties. A lawyer's paradise may be created and the shipping trade will have to foot the bill.

b) We are in favour of deleting Rule X, d), which gives rise to much (guess)work and delay.

c) The proposal to fix cost of maintenance on a forfait basis at a percentage of the wages does not seem a sound one, the relation between wages and cost of maintenance varying widely.

d) We are in favour of treating cost of airfreight on engine parts etc. as being part of the cost repairs. Transport by air is no longer to be seen as an extraordinary measure.

11. *Rule XIII.*

There is a strong feeling that it would be advisable to abolish the deduction from the cost of repairs of a ship in respect of « new for old », just as this is already being done in assessing claims on hull-policies.

nombreuses années et nous ne voyons aucune raison de la changer. Nous craignons, au contraire, que si l'on met un terme à la bonification accordée pour les salaires et l'entretien dans un port de refuge, les propriétaires de navires soient amenés à invoquer la frustration de l'aventure chaque fois que la chose sera possible aux termes de la législation nationale et/ou des clauses contenues dans une charte-partie ou un connaissement. Les intérêts de la cargaison se trouveront dans la situation peu enviable d'avoir à choisir entre la délivrance de la cargaison dans un port de refuge et l'acheminement à leurs propres frais de ce port à la destination, ou l'expédition à destination pour le compte des propriétaires de navires suivant leurs conditions.

Les propriétaires de navires tenteront de faire assurer les dépenses admises actuellement en avarie commune — on ne dit pas s'ils réussiront. S'ils réussissent, le coût des primes grèvera le prix du transport; s'ils ne réussissent pas, le résultat sera le même : les propriétaires de navires exécuteront les assurances pour leur propre compte.

Ce n'est pas en appliquant strictement les principes du salut commun que l'on arrivera à une simplification. Les dépenses occasionnées par la relâche dans un port de refuge continueront à être admises en avarie commune dans les limites de la Règle A et un rapport devra être rédigé. La décision de savoir qui supportera les dépenses actuellement allouées aux termes des Règles X et XI dépendra, pour une grande part, de la façon d'interpréter la loi applicable au contrat de transport, ainsi que des clauses reprises dans les documents de transport. Il est certainement à craindre que de sérieuses complications ne se présentent. En scindant les dépenses pour toutes les parties engagées, l'avarie commune s'avère un bon « tranquillisant » et sa disparition ne pourra certainement qu'envenimer les rapports entre les parties. Ceci pourra donner naissance à un paradis pour juristes mais c'est le commerce maritime qui devra en payer la note.

b) Nous sommes en faveur de l'abolition de la Règle X, d), qui est la source de beaucoup de travail (de supposition) et de retard.

c) La proposition d'établir les dépenses d'entretien sur une base forfaitaire du pourcentage de salaires ne nous semble pas valable, le rapport salaires-coût d'entretien étant en contradiction marquée.

d) Nous préconisons que les frais de transport par avion de pièces de machines, etc. fassent partie des frais de réparations. Le transport par avion ne peut plus être considéré comme mesure extraordinaire.

11. Règle XIII.

Nous avons nettement l'impression qu'il serait judicieux d'abolir les déductions opérées sur le coût des réparations d'un navire à raison du « vieux au neuf », comme cela se fait déjà pour déterminer les réclamations en ce qui concerne les polices d'assurance sur corps et coque.

12. *Rule XIV.*

As we are not in favour of altering Rules X and XI, the second paragraph of this Rule need not be altered. The third paragraph should be brought in conformity with Rule XIII if this latter is altered.

13. *Rule XV.*

If it is decided that freight at Shipowner's risk should no longer contribute to General Average, this Rule should be reconsidered too.

14. *Rules XVI and XVII.*

a) We are in favour of adopting invoice values rather than market values. This would mean, indeed, that where the freight is payable « ship lost or not lost » the contributory values of cargo would be fixed on a C.I.F. basis and that in other cases it would be calculated on a F.O.B. or C. & I. basis.

b) In our opinion the insured value of cargo cannot be taken as the contributory value, many goods being underinsured, overinsured or not assured at all.

c) It would indeed mean a considerable simplification if — as in the Rhine Rules — the freight at Shipowner's risk were fixed on a forfait basis; two-thirds of the gross freight seems to be a reasonable basis.

d) As pointed out in sub a), we are in favour of accepting invoice values as the basis of contributing to General Average. No profit should be added. We are not in favour of eliminating freight at Shipowners' risk from General Average as we fail to see why the Shipowner should not bear contribution on freight at his risk, such contribution being asked from cargo when it is at the latter's risk.

15. *Rule XVIII.*

Deleting the deduction « new for old » will result in an alteration of the first paragraph of this Rule. If the costs of repairing particular average on a ship are higher than the value of ship when repaired, according to the second paragraph of this Rule, no allowance can be given for damage caused by a General Average Act although such damage would result in a decrease of the ship's wreck value. This paragraph should be redrafted in order to do away with the existing anomaly.

16. *Rule XX.*

In these modern times there does not seem to be any justification for the 2 % commission allowed on General Average disbursements.

12. Règle XIV.

Comme nous ne préconisons pas de modification pour les Règles X et XI, nous estimons que le second paragraphe de cette Règle n'exige pas de modification. Le troisième paragraphe devra s'harmoniser avec la Règle XIII si celle-ci est amendée.

13. Règle XV.

S'il est décidé que le fret en risque pour le propriétaire du navire ne devrait plus contribuer en avarie commune, cette Règle devrait, elle aussi, être remise en question.

14. Règles XVI et XVII.

a) Nous appuyons l'adoption de valeurs de facture plutôt que de valeurs de marché. A vrai dire, cela signifierait que lorsque le fret est acquis à tout événement, les valeurs contributives seraient fixées sur une base C.A.F. et que, dans d'autres cas, elles seraient calculées sur une base F.O.B. ou C & A.

b) A notre avis, la valeur assurée de la cargaison ne peut pas être prise comme valeur contributive, beaucoup de marchandises étant sous-assurées, assurées au-delà de leur valeur ou n'étant pas assurées du tout.

c) Il y aurait, en effet, une simplification considérable si — comme cela existe dans les Règles Rhénanes — le fret en risque pour le propriétaire du navire était fixé sur une base forfaitaire; deux tiers du montant brut du fret sembleraient une base raisonnable.

d) Comme nous le signalons à l'alinéa a), nous appuyons l'adoption de valeurs de facture comme base contributive à l'avarie commune. Aucun élément de profit ne devrait être ajouté. Nous ne préconisons pas l'élimination du fret au risque du propriétaire du navire car nous ne voyons pas pourquoi celui-ci ne contribuerait pas au fret à ses risques, cette contribution étant exigée de la part des intérêts de la cargaison lorsqu'elle est acheminée à leurs risques.

15. Règle XVIII.

Si le terme « vieux au neuf » est aboli, le premier paragraphe de la présente Règle devra être modifié. Si les dépenses de réparations d'un navire en avarie particulière sont plus élevées que la valeur du navire, le second paragraphe de cette Règle ne prévoit aucune bonification pour les dommages en vertu des lois de l'avarie commune bien que de tels dommages aboutissent à une réduction de la valeur du navire comme épave. Ce paragraphe demande à être modifié afin de dissiper l'anomalie actuelle.

16. Règle XX.

A l'époque où nous vivons, la commission de 2 % sur les débours d'avarie commune ne se justifie plus.

17. *Rule XXI.*

Nowadays money is expensive and it would be unfair to deny either the Shipowner or the Cargo indemnification for the loss of interest suffered by him between the expenditure made and the reimbursement received. As this reimbursement is very often seriously delayed, it is suggested that interest should be made good up to say 3 months after the issue of the Statement of General Average. An interest of 7 % p.a. is suggested instead of the 5 % p.a. now allowed by Rule XXI.

C. THE RULE OF INTERPRETATION

Only in Rules X and XI do the Y.A.R. go beyond the limits laid out by Rule A. As, in our opinion, the extension there given to the principles of Rule A seems justified, there is no reason to alter the Rule of Interpretation.

D. OTHER MATTERS NOT DEALT WITH IN THE 1950 RULES

1. *Franchise :*

In our opinion the question whether no General Average should be declared under a certain amount or under a certain percentage is not to be decided by any fixed Rule but should be left to interested parties who can judge each case on its own merits.

2. *Procedure :*

Questions as to how the procedure of getting security for claims in General Average could be simplified are in our opinion better left to the various Associations of Adjusters and Underwriters.

3. *Mini-contributions :*

In our opinion no hard and fixed Rule can be given as to which contributions should not be cashed in on account of their being too small to warrant the trouble and expenditure involved. The question should be left to parties interested and the Average Adjuster.

4. *Containers etc. :*

Up to now the use of containers has not given rise to difficulties and it is to be feared that special rules in this respect may rather cause difficulties than avoid them. It should however be stipulated that passengers' cars have to contribute to General Average.

17. Règle XXI.

De nos jours l'argent coûte cher et il serait injuste que le propriétaire du navire ou les intérêts de la cargaison se voient refuser l'indemnisation qui leur est due pour la perte de l'intérêt qu'ils devront supporter pendant la période comprise entre les dépenses et le remboursement. Le remboursement pouvant subir de sérieux retards, nous suggérons que l'intérêt soit prolongé à, par ex., 3 mois après la publication du rapport d'avarie commune. Nous suggérons un intérêt annuel de 7 % au lieu des 5 % accordés à présent.

C. REGLE D'INTERPRETATION

Ce n'est que dans les Règles X et XI des Règles d'York et d'Anvers que l'on va au-delà des limites imposées par la Règle A. A notre avis, l'extension que l'on accorde aux principes repris à la Règle A semble justifiée et nous ne voyons pas de raison pour que la Règle d'interprétation soit modifiée.

D. AUTRES MATIERES NON TRAITÉES DANS LES REGLES DE 1950

1. *Franchise* :

A notre avis, la question de savoir si l'on doit se déclarer pour l'avarie commune au-dessous d'un certain montant ou d'un certain pourcentage ne doit pas être déterminée par une Règle fixe mais laissée à l'appréciation des parties en cause qui jugeront chaque cas à sa juste valeur.

2. *Procédure* :

A notre avis, les questions se rapportant à la simplification de la procédure à suivre afin d'obtenir la garantie en ce qui concerne les réclamations en A.C. doivent être laissées à l'appréciation des Associations d'agents d'avarie et d'assureurs.

3. *Mini-contributions* :

Il n'est pas possible, à notre avis, de rédiger une Règle inflexible pouvant déterminer les marchandises que ne seraient pas appelées à contribuer en raison du fait que leur taille exigüe ne justifie pas le travail nécessaire et les dépenses engagées. Ce sont les parties intéressées et l'agent d'avarie qui doivent décider de la question.

4. *Conteneurs, etc.* :

Jusqu'à présent, l'usage des conteneurs n'a pas soulevé de problèmes et nous croyons que l'introduction de règles spéciales pourrait créer des difficultés plutôt qu'en éviter. Toutefois, nous pensons que les voitures de passagers devraient contribuer à l'avarie commune.

5. Non-separation agreement :

The new standard form of « non-separation agreement » is now almost universally adopted and may, if need be, more easily be adapted to new circumstances arising than a standard form added to York-Antwerp Rules. In our opinion therefore C.M.I. should refrain from drafting any such form.

6. Alternative set of Rules :

This proposal is strongly objected to. Setting up two sets of Y.A.R. would destroy the unity of law without parallel which has been reached by Y.A.R.

Amsterdam, 7th January 1971.

5. « *Non-separation agreement* » :

Le nouveau formulaire courant de « non-separation agreement » est à peu près universellement accepté et pourrait, en cas de besoin, être adapté à toute nouvelle circonstance pouvant se présenter plutôt qu'un texte uniforme ajouté aux Règles d'York et d'Anvers. Par conséquent, nous pensons que le C.M.I. doit éviter de rédiger un tel formulaire.

6. *Série séparée de Règles* :

Nous nous élevons contre cette proposition. La rédaction de deux séries de Règles d'York et d'Anvers détruirait l'harmonie légale sans pareille à laquelle les Règles d'York et d'Anvers ont abouti.

Amsterdam, le 7 janvier 1971.

FINNISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

A. THE LETTERED RULES

Questions 1-3

To these questions the reply is negative.

Question 4

No alteration is submitted. It is true that the interpretation of « peril » referred to in Rule A has, from time to time, given rise to divergent views or decisions. We do not recommend that the notion of peril be more precisely defined in the Rules. For the time being, it should be left to practice to decide the application of the concept of « peril ».

Question 5

Rule F. No amendment is proposed. The application of this Rule no doubt occasionally gives rise to problems. It is, however, rather difficult to work out a draft for such an amendment of the Rule, thanks to which the complexities of the problems it deals with could be eliminated.

Question 6

Rule G. No amendment of this Rule is suggested. In this respect, reference is made to what is said below under Rules XVI and XVII.

Question 7

If a special rule in the YAR is necessary to eliminate such practice as mentioned in the Question, such a rule would be welcomed.

B. THE NUMBERED RULES

Questions 1-3

No.

ASSOCIATION FINLANDAISE DE DROIT MARITIME

REPONSE

A. LES REGLES LETTRES

Questions 1 à 3

Nos réponses à ces question sont négatives.

Question 4

Nous ne souhaitons aucun amendement. Il est exact que l'interprétation du mot « péril » mentionné dans la Règle A a donné lieu au cours des temps à des opinions ou à des décisions divergentes. Nous ne recommandons pas que la notion du péril soit définie dans les Règles de manière plus précise. Avant de se décider sur l'application de la notion de ce mot, il faudrait, pour le moment, s'en tenir à la pratique.

Question 5

Règle F. Nous ne désirons pas amender cette Règle. Il n'est pas douteux que l'application de cette Règle donne parfois lieu à des difficultés. Il serait assez difficile, toutefois, de rédiger un projet la modifiant de manière à éliminer les complications du problème en question.

Question 6

Règle G. Nous suggérons que cette Règle ne soit pas modifiée. Nous nous référons à cet égard aux remarques ci-dessous concernant les Règles XVI et XVII.

Question 7

Si une règle particulière est nécessaire pour éviter les controverses mentionnées dans la question, cette règle serait la bienvenue.

B. LES REGLES NUMEROTEES

Questions 1 à 3

Non.

Question 4

Rule I and Rule II.

From a logical point of view it can obviously be advocated that the contents of Rules I and II are not the same, but if this is not so, there seems to be no practical reason for merging them.

Question 5

Rule III.

a) The Rule deals with the question as to what extent damage done to a ship and cargo in extinguishing a fire on board may be allowed in G.A. Sacrifices of property on the one hand, as well as expenditure on the other, are allowable in G.A. As an example of « sacrifice of property », we would mention water damage done to cargo during the effort to extinguish the fire, whereas by « expenditure » we mean, for instance, cost of repairs of holes cut into the hull to allow men of the fire-brigade into the burning ship. The tendency mentioned in this question of treating sacrifices and expenditure differently is not supported in this country.

b) A simplification of General Average would presumably be achieved if the second part of Rule III were deleted. This part reads : « . . . except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire ».

c) The idea of introducing a rule to the effect that smoke damage should never be allowed in G.A. would no doubt bring about a simplification in the adjustments.

d) As long as water damage as a result of extinguishing operations is allowed, damage arising as a result of the use of CO₂ gas or other means of modern devices for extinguishing a fire should also be allowed in G.A.

Question 6

Rule IV.

No objection is raised against eliminating this Rule although no particular advantage seems to be achieved thereby.

Question 7

Rule V.

It is submitted that until further notice no change be made to the principle of allowance in respect of sacrifice to property resulting from refloating operations.

Question 4

Règles I et II.

Du point de vue de la logique, on peut évidemment soutenir que les Règles I et II ne traitent pas de la même matière, mais s'il n'en est pas ainsi, nous ne voyons pas de raison pratique de les fondre en une seule Règle.

Question 5

Règle III.

a) Cette Règle traite de la question de savoir dans quelle mesure les dommages subis par un navire et sa cargaison lors de l'extinction d'un incendie à bord seront admis en avaries commune. Les sacrifices de propriété d'une part et les dépenses d'autre part sont admis en avarie commune. Nous pourrions citer comme exemple de « sacrifices de propriété » les dommages par eau à la cargaison dans le but d'éteindre l'incendie, tandis que par « dépenses » nous entendons, par exemple, le coût de réparation de trous pratiqués dans la coque pour permettre aux hommes de la caserne des pompiers de pénétrer dans le navire en flammes. La tendance de traiter de manière différente les sacrifices et les dépenses que cette question fait apparaître ne remporte pas d'adhésions dans notre pays.

b) Il est probable que la suppression de la seconde partie de la Règle III entraînerait une simplification de l'avarie commune. Cette partie se lit comme suit : « ... toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé à toutes parties du navire et du chargement en vrac, où à tous colis séparés de marchandises qui ont été en feu ».

c) L'introduction d'une règle préconisant que le dommage par fumée ne devrait jamais être bonifié en avarie commune amènerait sans doute une simplification dans les règlements.

d) Tant que l'on bonifiera le dommage par eau résultant de mesures d'extinction, le dommage provenant de l'emploi du gaz CO₂ ou d'inventions modernes pour éteindre un incendie devrait, lui aussi, être admis en avarie commune.

Question 6

Règle IV.

Nous ne voyons pas d'objection à ce que cette Règle soit abolie, bien qu'apparemment aucun avantage spécial n'en découle.

Question 7

Règle V.

Nous suggérons que, jusqu'à nouvel ordre, aucun changement ne soit apporté au principe de bonification en avarie commune pour les sacrifices de propriétés résultant d'opérations de renflouement.

Question 8

Rule VI.

The reply is the same as to Question 6.

Question 9

Rule VII.

If the principle of damage caused by working the machinery and boilers when the ship is afloat were to be introduced in the G.A. allowance system, many difficult questions of proof would arise. This would certainly not promote the simplification of G.A.

Question 10

Rules X and XI.

a) The application of Rules X and XI does not seem to give rise to difficulties in practice. With regard to the difficulties in drawing a line between costs for common safety and common benefit, the present wording of Rules X and XI, with the exception of X, d) seems to facilitate the solving of many problems in practice, and no alteration of the Rules in this respect is supported.

b) Rule X, d). It is submitted that para. X, d) be deleted and the application of Rule F be left to practice.

c) The idea of a calculation of the expenses in respect of the maintenance of the crew is not supported as any fixed rate would appear to be arbitrary.

d) It should be left to practice to decide whether the costs for transport by air of spare parts should be allowed directly as costs of repairs or as substituted expenses under Rule F. It is therefore submitted that there be no change made in Rule XI.

Question 11

Rule XIII.

The abolition of the deductions from the costs of repairs of a ship in respect of « new for old » may be considered as far as repairs of the hull's steel construction are concerned. A simplification of the deduction rules in other respects is supported.

Question 12

Rule XIV.

From what has been said above it appears that no alteration of this Rule would be necessary.

Question 13

Rule XV.

The idea that the freight at shipowner's risk should no longer contribute to General Average is not supported. In practice, the contributory

Question 8

Règle VI.

Même réponse que pour la question 6.

Question 9

Règle VII.

Si le principe de dommages résultant du fonctionnement des machines et des chaudières lorsque le navire est à flot était admis en avarie commune, ou aurait à faire face à de nombreuses difficultés pour apporter la preuve. Cette mesure ne favoriserait certainement pas une simplification de l'avarie commune.

Question 10

Règles X et XI.

a) L'application des Règles X et XI ne semble pas soulever de difficultés d'ordre pratique. En ce qui concerne les difficultés pour faire le partage entre les frais encourus pour le danger commun et l'intérêt commun, la rédaction actuelle des Règles X et XI, à l'exception de X, d), semblerait faciliter le règlement de maints problèmes d'ordre pratique et nous souhaitons maintenir la Règle telle quelle.

b) Règle X, d). Nous suggérons que le par. X, d) soit aboli et que l'on continue à appliquer la Règle F.

c) Nous n'appuyons pas l'idée de calculer les dépenses par rapport à l'entretien de l'équipage, tout taux fixe pouvant paraître arbitraire.

d) La pratique devrait décider si les frais de transport par avion de pièces de rechange doivent être considérés comme frais de réparation ou comme dépenses supplémentaires aux termes de la Règle F. Nous suggérons, par conséquent, que l'on n'apporte pas de changement à la Règle XI.

Question 11

Règle XIII.

L'abolition des déductions opérées sur le coût des réparations d'un navire à raison du « vieux au neuf » peut être envisagée en ce qui concerne la réparation des éléments en acier de la coque. Nous préconisons une simplification des règles de déduction dans d'autres domaines.

Question 12

Règle XIV.

Compte tenu de nos remarques précédentes, il semblerait qu'aucune modification ne doive être apportée à cette Règle.

Question 13

Règle XV.

Nous n'appuyons pas l'idée suivant laquelle le fret en risque pour le propriétaire du navire ne devrait plus contribuer à l'avarie commune.

value of the cargo is calculated on CIF values in the event of the freight for the voyage having been guaranteed to the shipowner (« freight to be considered earned upon shipment »). If the freight is not guaranteed (freight at shipowner's risk), the freight contributes to G.A. with a separate value. If it is decided that the freight at shipowner's risk should not contribute, then the guaranteed freight should no longer be included in the contributory value of the cargo, which should then contribute with C & I or C values. It is difficult to see, however, how the materialization of the idea contained in the question could lead to any substantial simplification of G.A.

Question 14

Rules XVI and XVII.

a) As said under Question 13 above, the practice, at least in Finland, is to operate with CIF or FOB values, depending on whether the freight is guaranteed to the shipowner or not. The market value will be adopted as a basis only if Rule XVI is applied in order to calculate the amount to be made good for cargo lost or damaged by sacrifice.

b) We are not in favour of the insured value of the cargo being taken as the contributory value.

c) In practice, the calculation of the net freight has not caused any particular difficulty.

d) It is agreed that the amounts to be made good for cargo lost or damaged by sacrifice should be calculated on the same basis as that adopted for the purpose of fixing the contributory values. The system adopting CIF or FOB values seems the one most likely to achieve a workable simplification without jeopardizing the principle laid down in Rule G.

Question 15

Rule XVIII.

The answer is in the negative.

Question 16

Rule XX should be retained.

Question 17

As the amount of interest of 5 % seems too low, it is suggested that this amount be raised to 6 %.

En pratique, lorsque le fret pour le voyage a été garanti au propriétaire du navire (fret considéré comme ayant été gagné lors du chargement), la valeur contributive de la cargaison est calculée d'après les valeurs CAF. Si le fret n'est pas garanti (fret au risque du propriétaire du navire), le fret contribue à l'avarie commune comme valeur séparée. Si l'on décide que le fret au risque du propriétaire du navire ne devrait pas contribuer, le fret garanti ne devra plus être repris dans la valeur contributive de la cargaison, les valeurs contributives devant être fixées sur une base C & A ou C. Toutefois, nous ne voyons pas très bien comment la réalisation de cette idée pourrait nous conduire à une simplification substantielle de l'avarie commune.

Question 14

Règles XVI et XVII.

a) Comme nous l'avons dit dans notre réponse à la question 13 ci-dessus, l'usage, tout au moins en Finlande, consiste à adopter les valeurs C.A.F. ou F.O.B., ceci étant subordonné à la question de savoir si le fret est garanti ou non au propriétaire du navire. Les valeurs de marché ne seront adoptées comme base que si la Règle XVI est appliquée afin de calculer le montant à bonifier pour les marchandises perdues ou endommagées par sacrifice.

b) Nous n'appuyons pas la proposition aux termes de laquelle la valeur assurée de la cargaison serait prise comme valeur contributive.

c) En pratique, le calcul du montant net du fret ne pose aucune difficulté particulière.

d) Nous sommes d'accord que les montants à bonifier pour les marchandises perdues ou endommagées par sacrifice devraient être calculés sur la même base que celle adoptée pour les besoins de la fixation des valeurs contributives. Le système adoptant les valeurs C.A.F. ou F.O.B. semble être le seul qui aurait pour résultat probable d'amener une simplification pratiquement réalisable sans pour autant mettre en péril les principes établis par la Règle G.

Question 15

Règle XVIII.

Notre réponse est négative.

Question 16

La Règle XX doit être maintenue.

Question 17

Comme le taux de l'intérêt semble trop bas, nous suggérons qu'il soit relevé à 6 %.

c) The Rule of Interpretation should stand in its present shape.

1. The idea of introducing a franchise into the Rules should be given further consideration.

2. The question of a simplification of the Average Bond system is a difficult one. We do not believe that the present system should be substituted for another. The wording of the bond should, however, be simplified and the text reduced to a few lines. An improvement would be obtained if a new clause were inserted in the Bills of Lading or car tickets to the effect that the cargo, with the exception of passenger's luggage, and/or cars or vehicles of any kind whatsoever, will contribute to G.A.

3. It is not considered practicable to insert in the Y.A.R. any minimum amount below which no individual cargo interest should be called upon to contribute.

4. This question is a new one of increasing practical importance and should be given further consideration.

5. A standard form has been issued in recent years and it is believed that this will do for the time being.

6. It does not seem necessary to have a separate set of simplified Rules.

Helsingfors, 29th January 1971.

*Comité Maritime International
Finland Branch*

*Olaf Riska, President
Bertel Appelqvist, Secretary*

c) La règle d'interprétation doit garder sa forme actuelle.

1. L'idée de l'introduction d'une franchise dans les Règles demande une étude plus approfondie.

2. La simplification du système de compromis d'avarie est une question difficile à résoudre. Nous ne croyons pas que le système actuel devrait être remplacé par un autre. Toutefois, la rédaction du compromis devrait être simplifiée et le texte réduit à quelques lignes. Il y aurait avantage à insérer une nouvelle clause dans les connaissements ou les billets de transport de voiture stipulant que la cargaison, à l'exception des bagages des passagers et/ou des voitures ou véhicules de tous types, contribue à l'avarie commune.

3. La suggestion d'insérer dans les Règles d'York et d'Anvers une règle fixant un montant en dessous duquel aucune marchandise, en tant qu'intérêt séparé, ne serait appelé à contribuer, ne nous paraît pas praticable.

4. Cette nouvelle question est d'une importance pratique croissante et demande une étude plus approfondie.

5. Un formulaire courant a été émis il y a quelques années déjà et nous pensons qu'il donne toute satisfaction.

6. Nous ne voyons pas la nécessité d'avoir une série séparée de Règles simplifiées.

Helsingfors, le 28 janvier 1971.

*Comité Maritime International
Branche finlandaise*

*Olaf Riska, Président
Bertal Appelqvist, Secrétaire*

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

Following on a communication dated 6th January 1971 received from the
Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur de Belgique.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION
OF CERTAIN RULES RELATING TO

PENAL JURISDICTION IN MATTERS
OF COLLISION OR OTHER INCIDENTS
OF NAVIGATION,

signed at Brussels on 10th May 1952

RATIFICATION : Netherlands (8th December 1970)

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. »

Following on a communication dated 10th May 1971 received from the Ministère
des Affaires Etrangères, du Commerce et de la Coopération au Développement
de Belgique.

1. PROTOCOL,

signed at Brussels on 27th May 1967.

TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE
UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO

ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA,

signed at Brussels on 23rd September 1910

RATIFICATION : Yugoslavia (3rd May 1971)

2. INTERNATIONAL CONVENTION RELATING
TO REGISTRATION OF RIGHTS IN RESPECT OF

VESSELS UNDER CONSTRUCTION,

signed at Brussels on 27th May 1967

RATIFICATION : Yugoslavia (3rd May 1971)

These Acts have not yet come into force.

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

Suivant une communication en date du 6 janvier 1971 reçue du Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur de Belgique.

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

signée à Bruxelles le 10 mai 1952

RATIFICATION : Pays-Bas (8 décembre 1970)

accompagnée 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. »

suivant une communication en date du 10 mai 1971 reçue du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique.

1. PROTOCOLE,

signé à Bruxelles le 27 mai 1967,

**PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE
D'ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES,**

signée à Bruxelles le 23 septembre 1910

RATIFICATION : Yougoslavie (3 mai 1971)

**2. CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE A
L'INSCRIPTION DES DROITS RELATIFS AUX
NAVIRES EN CONSTRUCTION,**

signée à Bruxelles le 27 mai 1967

RATIFICATION : Yougoslavie (3 mai 1971)

Ces actes ne sont pas encore entrés en vigueur.

INDEX

	Page
ERRATUM	
Documentation CMI 1970, volume IV	2 - 3
REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950 <i>REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS DE 1950</i>	
REPLIES — <i>REPONSES</i>	
YA-2 Norway — <i>Norvège</i>	4 - 5
YA-3 Great Britain — <i>Grande-Bretagne</i>	28 - 29
YA-4 Netherlands — <i>Pays-Bas</i>	42 - 43
YA-5 Finland — <i>Finlande</i>	60 - 61
RATIFICATIONS AND ACCESSIONS OF THE INTERNATIONAL MARITIME CONVENTIONS	70
<i>RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME</i>	71

C.M.I. DOCUMENTATION

The amount of the subscription has been fixed at Belgian Francs 500,— per year (forwarding by surface mail). National Associations may group their orders. Applications for subscriptions are dealt with by the Administrative Secretariat. Payment can be made by cheque payable at Antwerp, or by bank transfer to account N° 10353 of the International Maritime Committee with the Société Générale de Banque, Antwerp, or by postal transfer into the Postal Cheque Office, Brussels for account N° 1015.58 of Messrs. Henry Voet-Genicot — Account C.M.I., Borzestraat 17, B-2000 Antwerp (Belgium).

DOCUMENTATION C.M.I.

Le prix de l'abonnement a été fixé à Francs Belges 500,— par an (expédition par voie maritime). Les Associations Nationales peuvent faire des commandes groupées. Le service des abonnements est assuré par le Secrétariat Administratif. Le paiement pourra être effectué par chèque payable à Anvers, ou par virement bancaire au compte N° 10353 dont le Comité Maritime International est titulaire à la Société Générale de Banque à Anvers ou par virement postal à l'Office des Comptes Chèques Postaux à Bruxelles au compte N° 101558 en faveur de Henry Voet-Genicot — Compte C.M.I., Borzestraat 17, B 2000 Antwerpen (Belgique).