

**INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

# **DOCUMENTATION**

**1971**

**III**

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

**INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

# **DOCUMENTATION**

**1971**

**III**

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

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

## ERRATA

### CMI DOCUMENTATION 1971 *The York/Antwerp Rules 1950*

#### VOLUME I

Page 30 — B. THE NUMBERED RULES

Par. 3

Instead of *section a)* and *section d)*, read *section A* and *section D*.

Page 32 — 8. Rule VI

2nd line

Instead of *Rule V*, read *Rule VI*.

Page 40 — 2nd paragraph

Instead of the present paragraph read :

*The basis of contribution to General Average of the property involved shall be the values on delivery at original destination, unless sold or otherwise disposed of short of 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.»*

#### VOLUME II

Page 82 — Question 14

Heading : instead of « *Contributory value* » read « *Contributory values* ».

## ERRATA

### DOCUMENTATION CMI 1970 Règles d'York et d'Anvers de 1950

#### VOLUME I

- Page 7*  
Par. 5, Règle F, 2<sup>e</sup> alinéa  
Remplacer « de l'agent d'avarie » par « du dispacheur ».
- Page 13*  
En fin de page, avant 6. Règle IV  
Remplacer l'alinéa b) par d).
- Page 21*  
Alinéa c) 1<sup>ère</sup> ligne  
Remplacer « de la cargaison » par « du fret »
- Page 27*  
A NOTE, en fin de page  
Remplacer « à l'agent d'avarie » par « au dispacheur ».
- Page 29*  
Alinéa 5, Règle F  
Remplacer « Règle G » par « Règle F ».
- Page 31* — « Services de sauvetage exécutés aux termes d'un accord »  
2<sup>e</sup> ligne  
Remplacer « admises » par « traitées comme ».
- B. LES REGLES NUMEROTEES**  
Alinéa 3.  
Remplacer « section a) » et « section d) » par « section A » et « section D ».
- Page 37*  
Alinéa d) 3<sup>e</sup> par. 1<sup>ère</sup> ligne  
Remplacer « contrats » par « montants ».
- Pages 39 et 41* — D. AUTRES MATIERES NON TRAITÉES DANS LES  
REGLES 1950  
Alinéa 5  
Remplacer le texte chevauchant les pages 39 et 41 par le texte suivant :  
« 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 au-  
raient connue si ce réacheminement n'avait pas eu lieu et si l'aventure

*s'était prolongée sur le navire d'origine aussi longtemps que cela aurait été justifiable d'après la loi applicable ou le contrat d'affrètement.  
La base de contribution à l'avarie commune des biens en jeu sont les valeurs lors de la délivrance à la destination originale, à moins que les biens aient été vendus ou autrement aliénés avant d'arriver à cette destination; mais lorsqu'aucune des marchandises transportées par le navire n'est acheminée à son bord, la contribution du navire se fera sur base de sa valeur réelle à la date à laquelle le déchargement de la cargaison a été terminée.»*

*Page 57*

*Alinéa 2, Procédure, 4e ligne*

*Remplacer « d'agents d'avarie » par « de dispacheurs ».*

*Alinéa 3. Mini-contributions*

*Remplacer le paragraphe actuel par le texte suivant :*

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

*Page 69*

*Alinéa 3, 3e ligne*

*Remplacer « appelé » par « appelée ».*

## VOLUME II

*Page 81*

*Question 13, 1er par., 4e ligne*

*Intercaler « alors, dit-on » après « dispacheurs ».*

*Page 91*

*Alinéa 4, Règle A, 1ère ligne*

*Remplacer « se justifie » par « est satisfaisante ».*

THE MARITIME LAW ASSOCIATION  
OF THE UNITED STATES

REPLY

At the November 1968 meeting of the Association, our Committee reported concerning the activities of the International Union of Marine Insurance and an informal Industry Committee in the United States exploring the possibility of a modernization and simplification of General Average.

Our Committee at that meeting also recommended certain amendments in Rules XIII, XVIII, XVI and XVII of the York/Antwerp Rules of 1950. Our Association approved the proposed amendments and copy of our Committee's Report and the proposed amendments were presented to the Comité Maritime International.

The Comité Maritime International has undertaken a study of the 1950 Rules with a view toward modernization and simplification. The Comité points out that the opinion has been expressed in some quarters that modern sea-borne commerce should abandon the concept of General Average, which is one of the reasons why the Comité considers that revisions of the Rules should be considered. The Comité has submitted a questionnaire raising a number of inquiries concerning possible changes in the Rules and the views of the national member Maritime Law Associations are requested with respect to possible changes.

The Bureau Permanent of the Comité has set up an international subcommittee under the chairmanship of Mr. William Birch Reynardson of the British Maritime Law Association. A small Working Group will be appointed by Mr. Birch Reynardson to consider the replies made to the questionnaire and to assist in the preparation of a second report based on those replies. The International Subcommittee will then be invited to meet to consider the second report and, after discussion, to decide upon future action. Our Committee considered the inquiries of the Comité at three extended meetings, and submits the following report with respect thereto.

THE LETTERED RULES

The first inquiries contained in the Comité Questionnaire refer to the Lettered Rules. Rule A provides that there is a General Average

## ASSOCIATION DE DROIT MARITIME DES ETATS-UNIS

## REPONSE

Lors d'une réunion tenue en novembre 1968, la Commission nommée par notre Association fit rapport sur les activités de l'Union internationale des Assurances Transports (I.U.M.I.) ainsi que sur celles d'une commission industrielle officieusement constituée aux Etats-Unis, ces organismes ayant sondé les possibilités d'une modernisation et d'une simplification de l'avarie commune.

Notre Commission, de surcroît, préconisa à cette réunion certains amendements aux Règles XIII, XVIII, XVI et XVII des Règles d'York et d'Anvers de 1950. Ces amendements recueillirent l'approbation de notre Association et le rapport de notre Commission et les propositions d'amendements furent soumis au Comité Maritime International.

Le Comité Maritime International s'est chargé d'examiner les Règles de 1950 dans le but de les moderniser et de les simplifier. Le Comité signale que certains sont d'avis que le commerce maritime actuel devrait renoncer à la notion de l'avarie commune; c'est une des raisons pour lesquelles le Comité estime devoir envisager la révision des Règles. Un questionnaire a été soumis par le Comité soulevant certaines questions se rapportant à l'éventualité de changements dans les Règles, et les Associations Nationales, membres du C.M.I., ont été priées de faire connaître leurs commentaires à ce sujet.

Le Bureau Permanent du Comité a nommé une commission internationale sous la présidence de Monsieur William Birch Reynardson de l'Association Britannique de Droit Maritime. Un groupe de travail restreint sera désigné par Monsieur Birch Reynardson dans le but d'examiner les réponses au questionnaire et d'aider à l'élaboration d'un second rapport basé sur ces réponses. La Commission Internationale sera ensuite priée de se réunir afin d'examiner le second rapport et, après en avoir discuté, de décider de l'action à suivre. Notre Commission a étudié les questions posées par le Comité à l'occasion de trois débats prolongés et elle désire à présent soumettre le rapport suivant :

## LES REGLES LETTRES

Les premières questions soulevées dans le questionnaire du Comité se réfèrent aux Règles lettrées. Il est prévu dans la Règle A qu'il

act only when sacrifice or expenditure is made for the purpose of preserving property from peril. The Comité points out that the interpretation of « peril » referred to in this Rule has from time to time given rise to divergent views or decisions and the point is made, 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 ? Our Committee considers that the interpretation of « peril » referred to in Rule A should not be defined but rather left to domestic law.

The Comité suggests that the application of Rule F sometimes gives rise to difficulties and asks for suggestions for improving this Rule. Rule F provides that any extra expenses incurred in place of another expense which would have been allowable as General Average shall be deemed to be General Average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests up to the amount of General Average expense avoided. Our Committee considers that Rule F has not created problems in the American Market and, therefore, recommends that no change be made.

Rule G provides that General Average shall be adjusted as respect both loss and contribution upon the basis of values at the time and place where the adventure ends. It has been suggested to the Comité that the profit element in assessing contributory values should be eliminated and our views are requested. Our Committee recommends that Rule G be modified to conform with recommendations made later in this report with respect to Rule XVII.

The Comité also suggests that the basis of adjustment of salvage remunerations sometimes gives rise to controversies. It is pointed out that 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. The Comité asks whether it is desirable to meet this situation in one of the Rules or in a Rule that would specifically deal with that subject. Our Committee recommends that the problems with respect to the apportionment of salvage remunerations be met by modifications of Rule XVII as made later in this report.

#### THE NUMBERED RULES

The Comité asks whether *Rule I* dealing with jettison of cargo and *Rule II* dealing with damage by jettison and sacrifice for the common safety should be merged together. Our Committee sees no



n'y a acte d'avarie commune que lorsqu'un sacrifice a été fait ou une dépense encourue dans le but de préserver les propriétés d'un péril. Le Comité attire l'attention sur l'interprétation du mot « péril » mentionné dans cette Règle qui a donné lieu au cours des temps à des interprétations ou à des décisions divergentes et la question se pose : 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 ? Notre Commission estime que l'interprétation du mot « péril » mentionné dans la Règle A ne doit pas être définie mais plutôt abandonnée à la loi nationale.

Le Comité fait savoir que l'application de la Règle F donne parfois lieu à des difficultés et demande des propositions pour améliorer la rédaction de cette Règle. La Règle F prévoit que toute dépense supplémentaire encourue en substitution d'une autre dépense qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune et admise à ce titre, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée. Notre Commission estime que la Règle F n'a donné lieu à aucun problème sur le marché américain et elle ne recommande donc aucun changement.

La Règle G prévoit que le règlement des avaries communes doit être établi, tant pour l'estimation des pertes que pour la contribution, sur la base des valeurs au moment et au lieu où se termine l'aventure. Il a été suggéré au Comité que pour établir les valeurs contributives l'élément de profit soit éliminé et notre opinion a été requise. Notre Commission propose que la Règle G soit modifiée de façon à se conformer aux recommandations que l'on trouvera plus loin dans le présent rapport concernant la Règle XVII.

Le Comité fait également savoir que la base de répartition des rémunérations pour sauvetage donne parfois lieu à des controverses. Il fait remarquer que lorsque les arbitres dans leur sentence mentionnent 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. Le Comité demande s'il faut régler cette question dans une des Règles ou dans une Règle particulière qui aurait cette question pour objet. Notre Commission propose que l'on règle les problèmes se rapportant à la répartition des rémunérations par sauvetage suivant les modifications apportées à la Règle XVII que l'on retrouvera un peu plus loin dans le présent rapport.

#### LES REGLES NUMEROTEES

Le Comité demande s'il y a intérêt à fondre *la Règle I* traitant du jet de cargaison et *la Règle II* traitant du dommage par jet et sacrifice pour le salut commun. Notre Commission ne voit aucun

advantage to the merger of Rules I and II and so is recommended that they remain unchanged.

*Rule III* deals with extinguishing fire on shipboard. Under this Rule damage to ship and cargo in extinguishing the fire shall be made good as General Average with the exception that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo or separate packages of cargo as have been on fire. The Comité advises that some interests favor deletion of the 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. Our Committee recommends that Rule III continue the disallowance of compensation in respect of such proportions of the ship and cargo which have been on fire, but that a clause be added in order to make clear that each package is to be considered separately whether or not carried in container or in other unitized manner.

It is also suggested by the Comité that the view has been expressed that smoke damage should never be allowed. It is recognized that difficulties arise in efforts to determine whether smoke damage was caused voluntarily or accidentally, and our Committee, therefore, recommends that allowances for smoke damage never be allowed. The Comité advises that there are divergent opinions about the treatment of damage consequent upon the use of modern devices for extinguishing a fire. Our Committee considers that damage by any extinguishing agent should be allowed.

*Rule IV* deals with cutting away wreck and provides that loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which may have previously been carried away by sea peril, shall not be made good as General Average. The Comité advises that some consider this Rule should be eliminated because it is obsolete. Our Committee considers that Rule IV is not harmful and still has possible application, and it is, therefore, recommended that it remain unchanged.

#### *Rule V - Voluntary Stranding*

The first paragraph of this Rule provides :

*« When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average, but loss or damage incurred in refloating such a ship shall be allowed as general average. »*

The second paragraph provides that where a ship is intentionally

avantage à fondre ces Règles et, en conséquence, elle propose qu'aucune modification ne leur soit apportée.

La *Règle III* traite de l'extinction d'incendie à bord. Aux termes de cette Règle le dommage causé au navire et à la cargaison par l'extinction de l'incendie sera admis en avarie commune; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé à toutes parties du navire et au chargement en vrac, ou à tous colis séparés de marchandises qui ont été en feu. Le Comité fait connaître que certains sont en faveur de l'abolition de la 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. Notre Commission propose que l'on maintienne dans la Règle III le refus de toute bonification en rapport avec les parties du navire et de la cargaison qui ont été en feu, mais que l'on ajoute une clause stipulant clairement que chaque colis doit être envisagé séparément, même s'il fait l'objet d'un transport en conteneur ou autre unité de transport.

Le Comité fait également savoir que l'opinion a été exprimée selon laquelle le dommage par fumée ne devrait jamais être admis. Nous reconnaissons que certaines difficultés se présentent lorsque l'on s'efforce de déterminer si le dommage par fumée a été provoqué volontairement ou accidentellement et notre Commission recommande donc que le dommage par fumée ne soit jamais admis. Le Comité nous informe qu'il existe des opinions divergentes concernant le traitement du dommage provenant de l'emploi d'inventions modernes pour éteindre un incendie. Notre Comité estime que le dommage découlant de tout facteur d'extinction doit être bonifié.

La *Règle IV* traite du coupement de débris et prévoit que la perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou des restants d'espars, ou d'autres objets qui ont été enlevés par fortune de mer, ne sera pas bonifié en avarie commune. Le Comité nous avise que certains considèrent que cette Règle devrait être abolie parce qu'elle est anachronique. Notre Commission estime que la Règle IV n'est nullement préjudiciable et pourrait, le cas échéant, être appliquée et elle propose, en conséquence, qu'aucune modification ne lui soit apportée.

*Règle V - Echouement volontaire.*

Dans le premier paragraphe de cette Règle il est prévu que :  
« *Quand un navire est intentionnellement mis à la côte et que les circonstances sont telles que si cette mesure n'était pas adoptée, il serait inévitablement drossé à la côte ou sur les rochers, aucune perte ou avarie résultant pour le navire, le chargement et le fret, ou pour l'un d'eux, de cet échouement intentionnel ne sera admise en avarie commune, mais les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront admis en avarie commune.* »

Il est prévu dans le second paragraphe que lorsqu'un navire est

run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as General Average. The Comité advises that suggestion has been made that there should be no allowance for sacrifice to property resulting from refloating operations.

Our Committee recommends that Rule V be modified as follows : (a) the word « voluntary » be eliminated from the title, (b) the first paragraph be modified by the elimination of all words as from « but loss or damage... » and that they be replaced with « nor shall any bottom damage to hull incurred in refloating such ship be allowed as general average », (c) there be added the following new paragraph three :

*« There shall be no allowance in General Average for bottom damage to hull caused by refloating a vessel after an accidental stranding. »*

*Rule VI* is titled « Carrying press of Sail - Damage to or loss of Sails ». The Comité advises that it has been proposed that this Rule be eliminated by reason of it being anachronistic and our Committee considers that the Rule should be eliminated.

*Rule VII* is titled « Damage to Machinery and Boilers ». This Rule provides that the damage caused to the machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril in endeavouring to refloat it shall be allowed as General Average when shown to have arisen from an actual intention to refloat the ship for the common safety, but where it is afloat no loss or damage caused by working the machinery and boilers shall in any circumstances be made good as General Average. The Comité requests views as to whether this Rule should be amended and our Committee considers that the Rule should be maintained as is.

*Rules X and XI.* These Rules deal with the expenses at port of refuge, etc. and with the wages and maintenance of crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, etc. The main problem which has arisen over these Rules is in respect of the application of the principles of Rule A in this particular context. From the legal point of view it seems clear that when the motive for incurring the expenses is the common safety of the adventure, the principles of Rule A are properly applied. But when the expenses are incurred only to enable the vessel to proceed upon her voyage, then some of the essential features of a General Average Act are missing and, in the result, an exception is made to the general principles of Rule A. It is, however, not always easy in particular instances to draw a line between common safety and common benefit. In any event, it appears that, for practical reasons, this wider interpretation of the Rules is customarily accepted. The Comité inquires whether further consideration should be given to this point and our Committee believes that

intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera admis en avarie commune. Le Comité fait savoir qu'il a été suggéré de refuser toute bonification en avarie commune pour les sacrifices de propriétés résultant d'opérations de renflouement.

Notre Commission propose que le Règle V soit modifiée de la façon suivante : a) éliminer le mot « volontaire » dans le titre, b) modifier le premier paragraphe en éliminant la suite de la phrase à partir de « mais les pertes ou dommages... » et la remplacer par « ; les dommages à la coque du navire encourus en renflouant ce navire ne seront pas non plus admis en avarie commune », c) ajouter un nouveau paragraphe No 3 ainsi conçu :

*« Aucune bonification ne sera admise en avarie commune pour dommages à la coque d'un navire résultant du renflouement de ce navire après un échouement accidentel. »*

*La Règle VI* est intitulée « Forcement de voiles, avarie ou perte de voiles ». Le C.M.I. avise qu'il a été proposé d'abolir cette Règle pour motif d'anachronisme et la Commission américaine se range à cet avis.

*La Règle VII* est intitulée « Dommage aux machines et aux chaudières ». Elle prévoit que le dommage causé aux machines et aux chaudières d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer sera admis en avarie commune lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement des machines et chaudières ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune. Le C.M.I. demande que l'on fasse savoir si cette Règle doit être amendée et notre Commission propose qu'aucune modification ne lui soit apportée.

*Règles X et XI.* Ces Règles traitent des dépenses au port de refuge, etc. et des salaires et de l'entretien de l'équipage et des autres dépenses pour se rendre au port de refuge et dans ce port, etc. Le problème essentiel à propos de ces Règles se rapporte à l'application des principes de la Règle A dans ce cas particulier. Si l'on s'en tient à la loi, il paraît clair que lorsque la raison qui est à l'origine de la dépense est le salut commun de l'aventure, les principes de la Règle A sont appliqués à bon escient. Mais lorsque les dépenses sont encourues uniquement pour permettre au navire de poursuivre son voyage, dans ce cas certains des éléments essentiels de l'acte d'avarie commune font défaut et, en conséquence, il est fait exception aux principes généraux de la Règle A. Toutefois, il n'est pas toujours facile dans des cas particuliers de faire le partage entre le danger commun et l'intérêt commun. Quoi qu'il en soit, il semble que pour des motifs d'ordre pratique il est d'usage que cette interprétation plus large

it should. There was considerable discussion of these Rules during our Committee's meetings. The possibility of amending Rule XI (b) of the York/Antwerp Rules, 1950, with the object of eliminating General Average situations at ports of loading and call to those occasions when the vessel and cargo were in actual physical danger or peril, was discussed at some length. It was decided that while there was much to be said for the suggested elimination of what has been described as « artificial General Average situations » at ports of loading and call when, in effect, the vessel and cargo are in no immediate peril, it was recognized that vessel owners had been accustomed to recovering such disbursements, which could be very substantial, in General Average since the York/Antwerp Rules of 1890. Consequently, it was felt by some that it would be difficult for this Committee to suggest that vessel owners should make such a substantial financial contribution to the simplification of General Average unless there be compensatory benefits in other areas. Committee members representing the various interests involved expressed views, which, in many instances, were irreconcilable. It was the sense of the meeting that the Committee could not agree upon a joint recommendation on this point and that further consideration will be necessary.

The Comité advises that there is a general feeling that part of Rule X, which is entitled (d) should be deleted. This provides when a vessel under average be at a place where it is practical to repair her, if in order to save expenses she is towed to some other place of repair or to her destination or the cargo is transshipped, then the extra cost of towage or transshipment up to the amount of extra expense saved shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the expense saved.

It is considered that this Rule is complicated and amounts to an exception at least to some extent to Rule F, dealing with substituted expenses. Our Committee agrees that this subdivision (d) of Rule X should be deleted.

The Comité advises that some organizations advocate a simplification of the calculation of the expenses in respect of the maintenance of the crew as provided in Rule XI, the suggestion being that these could be fixed on a percentage basis, e.g., at 10 % of the wages. Our Committee considers that the present provisions of Rule XI presents no problem and sees no need for a change.

The Comité suggests that there is another subsidiary problem under Rule XI which concerns the treatment of the cost of transport by

des Règles soit acceptée. Le C.M.I. cherche à savoir si cette question requiert plus d'attention et notre Commission répond par l'affirmative. Ces Règles furent âprement discutées aux réunions de la Commission. L'éventualité d'une modification de la Règle XI, b) des Règles d'York et d'Anvers de 1950 dans le but d'éliminer certaines situations d'avarie commune aux ports de chargement et d'escale lorsque le navire et la cargaison sont en danger ou en péril fut discutée en détail. Il fut décidé que bien qu'il y ait beaucoup à dire en faveur de la proposition d'éliminer ce que l'on a nommé des « situations d'avarie commune artificielles » aux ports de chargement et d'escale lorsqu'en fait le navire et la cargaison n'étaient pas en danger immédiat, il fallait admettre que les armateurs avaient l'habitude de récupérer ces débours, qui sont parfois très élevés, par la voie de l'avarie commune depuis les Règles d'York et d'Anvers de 1890. C'est pourquoi certains avaient le sentiment qu'il serait difficile pour notre Commission de proposer que les armateurs soient astreints à consentir une contribution financière si considérable pour la simplification de l'avarie commune, à moins qu'ils puissent recueillir des avantages compensatoires dans d'autres domaines. Les membres de la Commission représentant les divers intérêts exprimèrent des opinions qui, dans de nombreux cas, se révélèrent inconciliables. Ceux ayant pris part à la réunion eurent conscience du fait qu'il n'était pas possible à la Commission de se mettre d'accord sur une recommandation commune en cette matière et qu'une étude plus approfondie serait souhaitable.

Le C.M.I. avise qu'il existe un sentiment général pour abolir la partie de la Règle X intitulée d). D'après celle-ci, si un navire en état d'avarie se trouve dans un lieu où il serait pratiquement possible de le réparer et que, en vue de réduire les dépenses, on prenne le parti, soit de le remorquer à un autre lieu de réparation ou à son port de destination, soit de transborder la cargaison, la dépense supplémentaire de ce remorquage ou de ce transbordement jusqu'à concurrence du montant de la dépense supplémentaire épargnée sera supportée par les divers intéressés dans l'aventure proportionnellement à la dépense épargnée.

Cette Règle passe pour être compliquée et fait exception, tout au moins dans une certaine mesure, à la Règle F qui traite des dépenses substituées. Notre Commission est d'accord que l'alinéa d) de la Règle X soit aboli.

Le Comité avise que des voix se sont élevées pour préconiser une simplification des calculs des dépenses en rapport avec l'entretien de l'équipage, comme prévu à la Règle XI, la proposition avancée étant que ces dépenses pourraient être fixées sur une base forfaitaire, par exemple, à 10 % des salaires. Notre Commission estime que les dispositions de la Règle XI ne suscitent aucun problème et qu'il n'y a pas lieu de les changer.

air of engine parts, etc., necessary for the repair of the vessel detained in the port on account of damage. It has been suggested that these costs should be considered as part of the cost of repairs.

Our Committee considers that Rule F of the Lettered Rules dealing with extra expenses incurred in place of allowable General Average expense is adequate and that no change is required

*Rule XIII.* This Rule deals with deductions from cost of repairs. At the November 11, 1968 Meeting of our Association, the Association approved a recommendation of this Committee that Rule XIII should be changed to read :

*« Deductions from Cost of Repairs. In adjusting claims for General Average, repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of « New for Old » where old material or parts are replaced by new ». (Remainder of present Rule deleted).*

The above change would call for deletion in Rule XVIII of the words « Subject to deductions in accordance with Rule XIII ».

Our Committee endorses the position previously taken by this Association with respect to this Rule.

*Rules XIV.* This Rule deals with temporary repairs at a port of loading, call or refuge, and as this is closely aligned with Rules X and XI our Committee believes that further consideration should be postponed until there is further overall discussion with respect to Rules X and XI. It was considered by our Committee, however, that the third paragraph of the Rule providing « no deductions « new for old » shall be made from the cost of temporary repairs allowable as General Average » should be eliminated.

*Rule XV — Loss of Freight.* This Rule provides :

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

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

The Comité inquires an expression of views as to any amendments or possible deletion of this Rule. It is our Committee's view that no change be made in the first paragraph of the Rule, but that



La Comité fait savoir qu'il y a également un autre problème en rapport avec la Règle XI : il concerne le traitement des frais de transport par avion de pièces de rechange, etc. nécessaires à la réparation du navire détenu dans un port à raison d'une avarie. Il a été proposé que ces frais soient considérés comme faisant partie des frais de la réparation.

Notre Commission estime que la Règle F des Règles lettrées traitant des dépenses supplémentaires en substitution d'autres dépenses qui auraient été admissibles en avarie commune est pertinente et qu'il n'y a pas lieu de la modifier.

*Règle XIII.* Cette Règle traite des déductions opérées sur le coût des réparations. Lors d'une réunion tenue le 11 novembre 1968, notre Association approuva une recommandation de la Commission pour que la Règle XIII soit amendée comme suit :

*« Déduction du coût des réparations. Dans le règlement des réclamations pour avarie commune, les réparations admises en avarie commune ne seront pas sujettes à des déductions pour différence du « neuf au vieux » quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf. » (La suite de la présente Règle sera abolie.)*

Cette modification entraînerait la suppression à la Règle XVIII des mots « Sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII. »

Notre Commission se range au point de vue précédemment adopté par notre Association en ce qui concerne cette Règle.

*Règle XIV.* Cette Règle traite des réparations provisoires effectuées dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, et comme cette question est étroitement liée aux Règles X et XI, notre Commission estime que toute nouvelle étude doit être différée jusqu'à ce qu'il y ait un débat général sur les Règles X et XI. Notre Commission estime, cependant, que le troisième paragraphe de la Règle prévoyant qu'« aucune déduction pour différence de vieux au neuf sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avarie commune » doit être supprimé.

*Règle XV. Perte de fret.* Cette Règle prévoit que :

*« La perte de fret résultant d'une perte ou d'un dommage subi par la cargaison sera admise en avarie commune, tant si elle est causée par un acte d'avarie commune que si cette perte ou ce dommage est ainsi admis. »*

*« Devront être déduites du montant du fret brut perdu les dépenses que le propriétaire de ce fret aurait encourues pour le gagner mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice. »*

Le Comité sollicite toutes observations pouvant faire l'objet d'amendements ou de la suppression de cette Règle. Notre Commission est d'avis qu'aucun changement ne soit apporté au premier paragraphe de cette Règle mais que le second paragraphe soit modifié de façon

the second paragraph thereof be amended to conform to revision of Rule XVII as later made herein.

*Rules XVI and XVII.* These Rules deal with the amount to be made good for cargo lost or damaged by sacrifice (Rule XVI) and the computation of the contributory values of the interests involved (Rule XVII). The Comité requests views on the point of simplifying the calculation of the contributory values of cargo and freight. These two Rules had been the subject of the Report of our Committee to the Association at the November, 1968 Meeting. Our Committee then recommended changes for the purpose of introducing a simplified method of arriving at the value of cargo for both contribution to and allowance in General Average and to simplify General Average adjustments by excluding small value shipments. The Association at that meeting approved the Committee's Report recommending amendments to Rules XVI and XVII so that they would read as follows :

*« Rule XVI. Amount to be Made Good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice.*

*« The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the invoice or shipped value including freight unless such freight is at the risk of the shipowner.*

*« Where goods so damaged are sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the invoice or shipped value, including freight unless such freight is at the risk of the shipowner.*

*« Rule XVII Contributory Values*

*« The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be based on the invoice or shipped value including freight unless such freight is at risk of the shipowner. To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the shipowner's freight and passage money at risk, of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and the cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general*

à se conformer à la révision de la Règle XVII suivant les remarques que l'on trouvera plus loin.

*Règles XVI et XVII.* Ces Règles intéressent la valeur à admettre pour la cargaison perdue ou avariée par sacrifice (Règle XVI) et le calcul des valeurs contributives des intérêts en cause (Règle XVII). Le C.M.I. demande comment l'on pourrait simplifier le calcul des valeurs contributives de la cargaison et du fret. Ces deux Règles avaient fait l'objet d'un rapport de notre Commission à notre Association lors de la réunion de novembre 1968. Par la suite, notre Commission recommanda des changements dans le but de promouvoir une méthode plus simple de la détermination de la valeur de la cargaison aussi bien pour les contributions à l'avarie commune que pour les admissions et de simplifier les règlements d'avarie commune par l'exclusion de chargements de moindre valeur. Le rapport de la Commission recommandant certains amendements aux Règles XVI et XVII fut agréé par l'Association à cette réunion; en conséquence leur rédaction serait la suivante :

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

*« Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera le montant de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée de ce fait en prenant pour base la valeur de facture ou le coût au port de chargement, y compris le fret, à moins que celui-ci ne soit au risque de l'armateur. »*

*« Quand les marchandises ainsi avariées sont vendues et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur de facture ou le coût au port de chargement, y compris le fret, à moins que celui-ci ne soit au risque de l'armateur. »*

*Règle XVII. Valeurs contributives.*

*« La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, sauf que la valeur de la cargaison sera basée sur la valeur de facture ou le coût au port de chargement, y compris le fret, à moins que celui-ci ne soit au risque de l'armateur. On ajoutera à ces valeurs le montant admis en avaries communes des propriétés sacrifiées s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix de passage en risque pour l'armateur seront déduits les frais et les gages de l'équipage qui n'auraient pas été encourus pour gagner le fret si le navire et la cargaison s'étaient totalement perdus au moment de l'acte de l'avarie commune et qui n'ont pas été admis en avarie commune. De la valeur des propriétés seront également déduits tous les frais y relatifs, postérieurs à l'événement qui donne ouverture à l'avarie commune mais pour autant seulement qu'il n'auront pas été admis en avarie commune ou, dans le cas d'une car-*

*average or, in the case of cargo, except such charges are not included in the invoice or shipped value. Cargo shipments with a contributory value of less than \$ 1000 shall not contribute in general average unless an amount shall have been made good in general average in respect of such shipment.*

*« Passengers' luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average ».*

Our Committee considers these amended Rules, as previously approved by the Association, should be submitted to the Comité for its consideration.

It is also the view of our Committee that the following paragraph (which was recommended by the American Institute of Marine Underwriters' General Average Review Committee) be added to Rule XVII :

*« Charter Hire shall not contribute in general average, but freight at risk for the carriage of cargo on board shall contribute on the basis of two-thirds of the gross freight at risk and earned ».*

*Rule XVIII.* This Rule deals with the amount to be allowed as General Average for damage or loss to the ship and where repairs are made the Rule provides for a deduction « new for old » in accordance with present Rule XI11. At our Association's Meeting on November 1, 1968, our Association adopted the recommendation of our Committee that Rule XV111 be amended to delete from the first paragraph the words « subject to deduction in accordance with Rule XI11 » and our Committee reaffirms this proposed amendment. The second paragraph of Rule XV111, reads as follows « *When there is an actual or constructive total loss of the ship* the amount to be allowed for damage or loss caused by General Average act shall be the estimated sound value of the ship after deduction of the estimated cost of repairing damage which is not General Average and the proceeds of sale, if any. Our Committee considers that the above twelve words in italics should be deleted and in their place the following be inserted :

*« Where the estimated cost of recovering and repairing the ship exceeds her sound value or where she is an actual total loss... »*

*Rule XX and XXI.* Rule XX provides for a commission of 2 % on General Average disbursements other than wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage. It also provides that when the funds are not provided by any of the contributing interests the necessary cost of obtaining the funds by means of a bottomry bond, or otherwise, shall be allowed

*gaison, pour autant seulement qu'ils n'auront pas été repris dans la valeur de facture ou le coût au port de chargement. Tout chargement d'une valeur contributive de moins de \$ 1.000 ne contribuera pas à l'avarie commune à moins qu'un montant en rapport avec ce chargement n'ait été admis en avarie commune. »*

*« Les bagages de passagers et les effets personnels pour lesquels il n'est pas établi de connaissance ne contribueront pas à l'avarie commune. »*

Notre Commission aimerait que ces Règles amendées qui, au préalable, ont été approuvées par notre Association, soient soumises au C.M.I. pour son aimable attention.

La Commission estime également que le paragraphe suivant (recommandé par « American Institute of Marine Underwriters' General Average Review Committee ») devrait être ajouté à la Règle XVII :

*« Le loyer du navire ne contribuera pas à l'avarie commune mais le fret en risque pour le transport de la cargaison contribuera sur la base des deux tiers du fret brut en risque et gagné ».*

*Règle XVIII.* Cette Règle traite du montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subi par le navire et prévoit des déductions du neuf au vieux, aux termes de la Règle XIII, lorsque les réparations ont été exécutées. Lors de sa réunion le 1er novembre 1968, notre Association adopta les recommandations formulées par notre Commission pour que la phrase suivante du premier paragraphe de la Règle XVIII soit abolie : « sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII. » Notre Commission a réaffirmé cette proposition d'amendement. Le second paragraphe de la Règle XVIII se lit comme suit : « *Lorsqu'il y a perte totale effective ou perte réputée totale du navire, le montant à allouer en avarie commune, perte ou dommage causé au navire par un acte d'avarie commune, sera la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune, ainsi que du produit de vente, s'il y a lieu.* » Notre Commission est d'avis que l'on biffe et remplace les mots en italiques par la phrase suivante :

*« Lorsque le coût estimatif de la récupération et des réparations du navire est en excès de la valeur du navire à l'état sain ou lorsqu'il y a perte totale effective du navire... »*

*Règles XX et XXI.* La Règle XX prévoit une commission de 2 % sur les débours d'avarie commune autres que les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage et le combustible et les approvisionnements qui n'ont pas été remplacés pendant le voyage. Cette Règle prévoit aussi que lorsque les fonds n'auront pas été fournis par l'un des intérêts appelés à contribuer, les frais encourus exposés pour obtenir les fonds nécessaires, au moyen d'un prêt à la grosse ou autrement, seront admis en avarie commune;

in General Average; the cost of insuring money advanced to pay for General Average disbursement is also allowed in General Average.

Rule XX1 provides that interest shall be allowed on General Average expenditure, sacrifices and allowances, at the rate of 5 % per annum.

The Comité advises that it has been suggested that the allowance of 2 % commission of Rule XX should be abolished and that changes with respect to the allowable interest under Rule XX1 should be considered. Our Committee considered Rules XX and XX1 jointly and « as a package ». The majority of the Committee feels that, provided the interest percentage in Rule XX1 is raised from 5 % to 7 %, the first paragraph of Rule XX allowing the 2 % commission should be eliminated. In the event of these changes being ultimately incorporated into new Rules it was the view of the majority that the title of Rule XX should be changed from « Provision of Funds » to « Insurance on General Average Disbursements », and that the first paragraph of Rule XX be eliminated, and the word « also » be deleted from the second paragraph of Rule XX.

It is again pointed out that there was no unanimity of view by our Committee members who attended the meetings wherein these changes were discussed.

*Rule XX11.* Although the Comité had not specifically solicited views with respect to Rule XX11, the Rule was considered by our Committee. This Rule captioned « Treatment of Cash Deposits » provides that where such deposits have been collected in respect of cargo's liability for General Average, etc., such deposits shall be paid without delay in a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a Bank to be approved by both. This Rule as presently worded is normally excluded from most bills of lading, and it was the view of our Committee that some change in the wording was necessary to make the Rule more acceptable so that it would be included in bills of lading. Suggestions were made for a joint trust account when demanded by at least one-half of the contributory value of the cargo and for General Average deposits to earn interest where practicable. At this time, however, our Committee has not been able to agree on specific wording for an amended Rule.

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

Our Committee also agreed that a Rule should be included in the York/Antwerp Rules providing for a standard form of Non-Separation of Interest Agreement but there was no agreement in our Committee at this time as to the precise wording of such an Agreement.

les frais d'assurance de l'argent avancé pour payer les dépenses d'avarie commune seront également admis en avarie commune.

La Règle XXI prévoit un intérêt à allouer sur les dépenses d'avarie commune, les sacrifices et les admissions, au taux de 5 % par an.

Le C.M.I. nous informe qu'il a été proposé que l'admission d'une commission de 2 % à la Règle XX soit supprimée et que l'on envisage de modifier l'intérêt admis à la Règle XXI. D'après notre Commission, les Règles XX et XXI ne font qu'un et doivent être considérées ensemble. Dans sa majorité, la Commission estime que si le pourcentage de l'intérêt dans la Règle XXI est relevé de 5 % à 7 %, le premier paragraphe de la Règle XX admettant une commission de 2 % doit être aboli. Si ces changements sont finalement repris dans les nouvelles Règles, notre Commission dans sa majorité estime que l'on devra modifier le titre de la Règle XX d'« Avances de fonds » à « Assurance des débours d'avarie commune », que l'on devra abolir le premier paragraphe de la Règle XX et biffer le mot « également » dans le second paragraphe de la Règle XX.

Nous insistons sur le fait que les membres de notre Commission qui prirent part aux réunions où ces changements furent discutés n'arrivèrent à aucune unanimité de vues.

*Règle XXII.* Bien que le C.M.I. n'ait pas demandé aux Associations de formuler des opinions en ce qui concerne la Règle XXII, celle-ci fit l'objet de discussions au sein de notre Commission. Cette Règle, intitulée « Traitement des dépôts en espèces », prévoit que lorsque ces dépôts auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, etc., ils devront être versés sans délai à un compte joint spécial aux noms d'un représentant désigné pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par les deux parties. Cette Règle, dans sa forme actuelle, n'est pas généralement reprise dans les connaissements et notre Commission est d'avis que si l'on désire l'englober dans les connaissements, la rédaction devra être modifiée. Certaines propositions furent émises en faveur de l'ouverture d'un compte joint spécial à condition qu'elle soit requise par au moins la moitié de la valeur contributive de la cargaison et pour que les dépôts d'avarie commune rapportent des intérêts si possible. Toutefois, notre Commission n'a pu jusqu'à présent se mettre d'accord sur le texte exact d'une Règle amendée.

#### AUTRES MATIERES NON TRAITÉES DANS LES RÈGLES 1950

Notre Commission convint aussi de ce que l'on englobe une Règle dans les Règles d'York et d'Anvers prévoyant un modèle courant de « Non separation of Interest Agreement » mais, là encore, notre

Our Committee also considered the suggestion advanced by the American Institute of Marine Underwriters that in order to promote national uniformity of practice there should be a York/Antwerp Rule which would have the effect of eliminating inconsequential General Average adjustments. The AIMU suggestion is made that no General Average be declared when the total of sacrifices and disbursements does not reach at least

- (a) \$ 25,000. (preferably the equivalent in Poincaré francs), or
- (b) 3 per cent of contributory values, or
- (c) 5 per cent of the sound market value of the vessel.

Our Committee agreed in principle with the idea that there be a York/Antwerp Rule eliminating inconsequential General Average adjustments, but did not specifically approve the values or percentages set forth.

\*  
\*  
\*

Our Committee, accordingly, recommends that the Association approve this Report and that a copy of this Report be sent to the Comité Maritime International as our Association's reply to the Comité's Questionnaire concerning proposed changes of the York/Antwerp Rules of 1950.

*New York, May 7th 1971*

Arthur M. Boal Jr.

Leslie J. Buglass

August C. Burns

H. B. Chassen

Paul F. Cronin

Caleb Dana

Macdonald Deming

Abraham A. Diamond

Sweeney J. Doehring

John B. Gallagher

Edwin L. Gerhardt

Louis J. Gusmano

John H. Hanninen

Raymond M. Hicks Jr.

John P. Kipp

David L. Maloof

Christ Stratakis

Sheldon A. Vogel

Donald E. Weinert

J. Barbee Winston

David C. Wood

James F. Young

J. Edwin Carey, Executive

Committee Member

Wilbur H. Hecht, Chairman

*Note:* Since sending in the above Report, Mr. Walter H. Hecht, Chairman of the Committee has confirmed that it can be considered as the official answer of the Maritime Law Association of the United States to the questionnaire.



Commission ne parvint pas à se mettre d'accord sur la phraséologie d'un tel accord.

Notre Commission s'est également penchée sur la proposition avancée par « American Institute of Marine Underwriters » suivant laquelle il faudrait, en vue de promouvoir une uniformité nationale de la pratique, introduire dans les Règles d'York et d'Anvers une Règle éliminant les règlements d'avarie commune sans importance. L'AIMU propose que l'on ne déclare pas avarie commune lorsque le montant total des sacrifices et frais est inférieur aux chiffres mentionnés ci-dessous :

- a) \$ 25.000 (de préférence l'équivalent en francs Poincaré), ou
- b) 3 pour-cent des valeurs contributives, ou
- c) 5 pour-cent de la valeur marchande à l'état sain du navire.

Notre Commission est, en principe, d'accord avec l'idée d'une Règle d'York et d'Anvers éliminant les règlements d'avarie commune sans importance, mais elle n'approuve pas tout particulièrement les valeurs ou les pourcentages proposés.

\*\*\*

En conséquence de quoi, notre Commission recommande que notre Association approuve le présent rapport et qu'une copie en soit transmise au Comité Maritime International comme réponse au questionnaire du Comité concernant les changements envisagés aux Règles d'York et d'Anvers de 1950.

*New York, le 7 mai 1971.*

Arthur M. Boal Jr.  
Leslie J. Buglass  
August C. Burns  
H. B. Chassen  
Paul F. Cronin  
Caleb Dana  
Macdonald Deming  
Abraham A. Diamond  
Sweeney J. Doehring  
John B. Gallagher  
Edwin L. Gerhardt  
Louis J. Gusmano  
John H. Hanninen

Raymond M. Hicks Jr.  
John P. Kipp  
David L. Maloof  
Christ Stratakis  
Sheldon A. Vogel  
Donald E. Weinert  
J. Barbee Winston  
David C. Wood  
James F. Young  
J. Edwin Carey, Membre du  
Comité Exécutif  
Wilbur H. Hecht, Président

*Note :*

Monsieur Walter H. Hecht, Président de la Commission a confirmé par la suite que le rapport ci-dessus peut être considéré comme la réponse officielle de son Association au questionnaire.

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

INTRODUCTION

A Subcommittee of The Canadian Maritime Law Association consisting of Messrs. J.A. Cantello, P.G. Cathcart, J. Carton, J.A. Milroy, J. Wight, W.T. Smith, L.S. Reycraft, Q.C. and A.S. Hyndman, Q.C., and under the Chairmanship of Mr. Hyndman, has considered the Preliminary Report and Questionnaire prepared by the International Subcommittee of the Comité Maritime International.

In addition this Subcommittee considered the following, the 1967 Report of the Annual Meeting of the Association of Average Adjusters of the United States, the 1968 Report of the Annual Meeting of the Association of Average Adjusters of Canada, the Report of the International Union of Marine Insurance dated Rotterdam Summer 1970, the Report of the General Average Review Committee of the American Institute of Marine Underwriters, dated November 24th, 1970, the Report of the Subcommittee of the International Association of Average Adjusters issued at Rotterdam on the 16th September, 1969, and the Address of Mr. J.S. Crump given to the General Meeting of the Association of Average Adjusters in London on the 8th May, 1969, before deciding upon the answers to the Questionnaire.

The Subcommittee's Report has been approved by the Executive Committee of The Canadian Maritime Law Association. The Answers of The Canadian Maritime Law Association to the Questionnaire are as follow :

A. THE LETTERED RULES

1. We agree that there is little criticism regarding the Lettered Rules and we have no general observations to make.
2. It is not felt that there are any Lettered Rules which should be amended, implemented or abolished.

## ASSOCIATION CANADIENNE DE DROIT MARITIME

## REPONSE

## INTRODUCTION

Une Commission de l'Association Canadienne de Droit Maritime, composée de MM. J.A. Cantello, P.G. Cathcart, J. Carton, J.A. Milroy, J. Wight, W.T. Smith, L.S.Reycraft, Q.C. et A.S. Hyndman, Q.C., sous la présidence de Monsieur Hyndman, a entrepris l'étude du rapport préliminaire et du questionnaire rédigés par la Commission Internationale du Comité Maritime International.

Cette même Commission a, en outre, avant de décider ce qu'elle allait répondre aux questions posées dans le questionnaire, examiné les rapports suivants : le rapport de 1968 de l'assemblée générale de « Association of Average Adjusters of the United States », le rapport de 1968 de l'assemblée générale de « Association of Average Adjusters of Canada », le rapport de « International Union of Marine Insurance » daté de l'été 1970 à Rotterdam, le rapport du « General Average Review Committee » du « American Institute of Marine Underwriters », daté du 24 novembre 1970, le rapport de la Commission de l'Association Internationale de despacheurs européens publié à Rotterdam le 16 septembre 1969, ainsi que l'allocution de Monsieur J.S. Crump prononcée le 8 mai 1969 à Londres à l'assemblée générale de « Association of Average Adjusters ».

Le rapport de la Commission a été approuvé par la Commission Exécutive de l'Association Canadienne de Droit Maritime. Les réponses au questionnaire de l'Association Canadienne de Droit Maritime sont les suivantes :

## A. LES REGLES LETTRES

1. Nous sommes d'accord que les Règles lettrées sont difficilement critiquables et nous n'avons pas d'observations d'ordre général à formuler.

2. Nous ne pensons pas que certaines Règles lettrées doivent être amendées, explicitées ou abolies.

3. We have no new Lettered Rules to propose.
4. In our view the interpretation of the word « peril » as it appears in Rule A should be left to domestic law.
5. The wording of Rule F should be left as it stands.
6. We are of the opinion that there is no necessity to amend Rule G in order to eliminate the profit element.
7. We agree that the basis of adjustment of salvage remunerations sometimes can give rise to controversies but we are of the opinion that no change in the Rules is desirable to meet this situation.

## B. THE NUMBERED RULES

1. We have no general observations to make concerning the numbered Rules as a whole.
2. Apart from the numbered Rules hereinafter dealt with, we do not consider that there are any others which require amendment.
3. We do not consider it desirable that any new numbered Rules be added to those already in existence, with the possible exception of one relating to a non-deductible franchise to which reference is made later in this Report.
4. No advantage is seen in the suggested merging of Rule I and Rule II. Inasmuch as Rule I is regarded as an exception, it is thought better to keep it as a separate Rule.
5. We do not favour the deletion of the second part of Rule III which disallows compensation in respect of such proportions of the ship and cargo which have been on fire.  
It is agreed that smoke damage should not be allowed in General Average but that damage done to a ship and cargo or either of them by any extinguishing material or device should be allowed in addition to water damage.
6. Rule IV should be eliminated.
7. It is felt that Rule V as it presently stands is equitable and should be left unchanged. It is felt that any change having the effect of eliminating the allowance in respect of sacrifice to property resulting from refloating operations might work to the detriment of cargo, whose interests might not be given the same consideration as is presently the case.
8. Rule VI should be eliminated.
9. Rule VII should be retained as it is.

3. Nous n'avons pas de nouvelles Règles lettrées à proposer.
4. A notre avis, l'interprétation du mot « péril », tel qu'il est mentionné dans la Règle A, doit être laissée à la loi nationale.
5. La rédaction de la Règle F ne doit pas être modifiée.
6. Nous sommes d'avis qu'il n'est pas nécessaire de modifier la Règle G pour éliminer l'élément de profit.
7. Nous reconnaissons que la base de répartition des rémunérations pour sauvetage peut parfois donner lieu à des controverses mais nous pensons que ce n'est pas en modifiant les Règles que l'on remédiera à la situation.

## B. LES REGLES NUMEROTEES

1. Nous n'avons pas d'observation d'ordre général à formuler sur les Règles numérotées dans leur ensemble.
2. En dehors des Règles traitées ci-après, nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire d'amender d'autres Règles.
3. Nous ne désirons pas que de nouvelles Règles numérotées soient ajoutées à celles qui existent déjà, à l'exception, peut-être, de la Règle se référant à la franchise non-déductible à laquelle nous faisons allusion plus loin dans le présent rapport.
4. Nous ne voyons aucun avantage à fondre en une seule les Règles I et II, comme il est suggéré. Etant donné que la Règle I est considérée comme une exception, il vaut mieux, à notre avis, la maintenir séparément.
5. Nous ne sommes pas en faveur de l'abolition de la seconde partie de la Règle III qui refuse toute admission en rapport avec les parties du navire et de la cargaison qui ont été en feu.  
Nous sommes d'accord que le dommage par fumée ne devrait pas être bonifié en avarie commune mais que le dommage au navire et à la cargaison, ou à l'un ou l'autre, résultant de l'emploi d'un matériel ou d'un dispositif d'extinction, soit admis en avarie commune en plus du dommage par eau.
6. La Règle IV devrait être abolie.
7. Nous avons l'impression que la Règle V, telle qu'elle est actuellement rédigée, est parfaitement équitable et devrait être maintenue sans modification. Nous pensons que tout changement ayant pour effet d'éliminer l'admission pour les sacrifices de propriétés résultant d'opérations de renflouement, serait au détriment de la cargaison dont les intérêts pourraient ne pas être pris en considération comme ils le sont actuellement.
8. La Règle VI devrait être abolie.
9. La Règle VII devrait être maintenue sans changement.

10. a) We do not think that further consideration should be given to the problem which sometimes arises concerning the differentiation between expenses incurred for the common safety and those incurred for the common benefit.

b) Rule X (d) should be deleted.

c) We agree that it would simplify the calculation of expenses in respect of the maintenance of the crew if this were fixed at 10 % of the wages.

d) We agree that the cost of transportation by air of engine parts necessary for the repairs of a vessel detained in a port on account of damage should be considered as part of the cost of repairs.

11. We favour the abolition of the deductions from the cost of repairs of a ship in respect of « new for old ».

12. No comment is considered necessary at this time.

13. We propose that for purposes of simplification the second paragraph of Rule XV should be amended in order that freight at shipowner's risk should contribute at 50 % of the gross freight.

14. a) We agree in part with the suggestion advanced by the American Institute of Marine Underwriters and propose that Rule XVI be amended to read as follows :

« The amount to be made good as General Average for damage to or loss of goods sacrificed shall be based on the invoice or shipped value including freight unless such freight is at risk of the shipowner. Where goods so damaged are sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in General Average shall be the difference between the net proceeds of sale and the invoice or shipped value including freight unless such freight is at the risk of the shipowner ».

b) We reject the suggestion that the insured value of the cargo should be taken as the contributory value.

c) As indicated above, we feel that freight at shipowner's risk should contribute at 50 % of the gross freight.

d) This question is not applicable in view of the answers suggested to the earlier questions relating to freight at risk.

15. We agree that in view of our decision regarding Rule XIII, the first paragraph of Rule XVIII should be amended by the deletion of the words « subject to deduction in accordance with Rule XIII ».

We feel that such problems as do arise in connection with the second paragraph of Rule XVIII do not justify any amendment.

16. Rule XX and the allowance of a commission of 2 % on General Average disbursements should be retained.

10. a) Nous ne voyons pas l'utilité d'envisager plus avant le problème, qui peut parfois surgir à propos de la distinction à faire entre les dépenses encourues, d'une part pour le salut commun, et d'autre part pour l'intérêt commun.

b) La Règle X, d) devrait être abolie.

c) Nous sommes d'accord que si le calcul des vivres de l'équipage pouvait se faire sur la base de 10 % des salaires, ce calcul s'en trouverait simplifié.

d) Nous sommes d'accord que les frais de transport par avion de pièces de machines nécessaires à la réparation d'un navire détenu dans un port en raison d'une avarie, soient considérés comme faisant partie des frais de réparation.

11. Nous sommes favorables à l'abolition des déductions opérées sur le coût des réparations d'un navire, pour différence du « neuf au vieux ».

12. Nous n'avons pas de commentaires à faire à présent.

13. Pour des raisons de simplification, nous proposons que le second paragraphe de la Règle XV soit modifié de façon à ce que le fret en risque pour l'armateur contribue en avarie commune à raison de 50 % du fret brut.

14. a) Nous sommes d'accord pour une part avec la suggestion avancée par « American Institute of Marine Underwriters » et proposons que la Règle XVI soit modifiée comme suit :

« Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera basé sur la valeur de facture ou sur le coût, y compris le fret, à moins que celui-ci ne soit au risque de l'armateur. Quand les marchandises ainsi avariées sont vendues et que le montant du dommage n'a pas été autrement convenu, la perte à admettre en avarie commune sera la différence entre le produit net de la vente et la valeur de facture ou le coût y compris le fret, à moins que celui-ci ne soit au risque de l'armateur ».

b) Nous rejetons la suggestion, d'après laquelle la valeur assurée de la cargaison serait prise comme valeur contributive.

c) Comme nous l'avons déjà indiqué, nous estimons que le fret en risque pour l'armateur devrait contribuer à 50 % du fret brut.

d) Cette question ne trouve pas à s'appliquer, compte tenu des réponses aux questions précédentes visant le fret en risque.

15. Prenant en considération notre décision concernant la Règle XIII, nous sommes d'accord que le premier paragraphe de la Règle XVIII devrait être modifié en abolissant les mots : « sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII ».

Nous pensons que les problèmes qui peuvent se poser en rapport avec le second paragraphe de la Règle XVIII ne justifient pas une modification de ce paragraphe.

16. La Règle XX et l'admission d'une commission de 2 % sur les débours d'avarie commune doivent être maintenues.

17. Rule XXI should not be amended. Interest rates are always likely to fluctuate and the rate of 5 % par annum is considered to be the most suitable.

### C. THE RULE OF INTERPRETATION

We do not consider that this Rule should be amended.

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

1. From the standpoint of simplifying General Average, we favour a non-deductible franchise. It is felt, however, that this should not be so large as to prejudice the small operator and should not be on a percentage basis. It is recommended that the Rules be amended or a new Numbered Rule be added to provide for a non-deductible franchise of 10,000 dollars expressed in terms of Poincaré francs.

2. We agree that it would decrease the volume of work connected with the formalities of General Average if shipowners were to refrain from demanding General Average Bonds signed by the consignee or shipper and that all that should be required is a standard form of underwriters' guarantee. A draft of such guarantee is attached.

3. As to the suggestion that a Rule should be inserted providing an amount below which no individual cargo interest should be called upon to contribute, we feel that such a step would be impractical. The question itself is ambiguous in that it is not clear whether the « amount » referred to is intended to mean the amount of contribution or the value of the goods. If it is read as being the value of the goods, it is felt that this might prejudice small operators trades in which quantities of low value goods are carried, etc. The question is also raised as to whether in the event of there being such a limit the amount which normally would have to be contributed by such cargo would have to be made up by the shipowner or by the other cargo interests.

4. We agree that the question of the transportation of goods in containers and private cars on board ferries should be referred to the various Average Adjusters Associations for study.

5. We agree that it would be helpful to have a standard form of non-separation agreement added as a Schedule to the Rules. A draft is attached.

6. The possibility of having a separate set of simplified Rules should be referred to the various Average Adjusters Associations for study.

The Canadian Maritime Law Association  
L.S. Reycraft, Q.C., President

Montreal, Quebec, June 14, 1971.



17. La Règle XXI ne devrait pas être modifiée. Les taux d'intérêt sont toujours sujets à fluctuations et nous considérons le taux annuel de 5 % comme convenant le mieux.

#### C. LA REGLE D'INTERPRETATION

Nous estimons que cette Règle ne devrait pas être amendée.

#### D. AUTRES MATIERES NON TRAITÉES DANS LES REGLES 1950

1. Du point de vue de la simplification de l'avarie commune, nous appuyons la franchise non déductible. Il ne faudrait pas, toutefois, que cette franchise soit d'un tel poids qu'elle porte préjudice au petit exploitant ni qu'elle soit sur base d'un pourcentage. Nous recommandons une modification des Règles ou l'addition d'une nouvelle Règle numérotée prévoyant une franchise de 10.000 dollars exprimée en francs Poincaré.

2. Nous sommes d'accord que le volume de travail qu'entraînent les formalités d'avarie commune se trouverait grandement réduit si les armateurs s'abstenaient d'exiger un compromis d'avarie signé par le destinataire ou par le chargeur et qu'il suffirait simplement d'un modèle courant de garantie à fournir par les assureurs. Un projet de pareil modèle de garantie est annexé.

3. Quant à la proposition 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 appelée à contribuer, nous pensons qu'une telle initiative s'avérerait irréalisable. La question même prête à équivoque car il n'est pas clair si par « montant » on entend « montant de la contribution » ou « valeur des marchandises ». Nous avons l'impression que si l'on veut dire « valeur des marchandises », ceci pourrait porter préjudice au trafic des petits exploitants, en raison du transport de marchandises de peu de valeur, etc. La question de savoir si, dans l'éventualité d'une telle limite, le montant pour lequel une pareille cargaison devrait normalement contribuer, devrait être fourni par l'armateur ou par les autres intéressés-cargaison, a également été soulevée.

4. Nous sommes d'accord que la question du transport de marchandises en conteneurs et de voitures privées à bord de « ferries » soit renvoyée aux diverses Associations de Dispatcheurs, aux fins d'examen.

5. Nous sommes d'accord qu'il serait utile d'ajouter aux Règles d'York et d'Anvers, sous la forme d'une annexe, un texte uniforme de « non-separation agreement ». Nous joignons un projet.

6. La possibilité d'avoir une série séparée de Règles simplifiées devrait être renvoyée aux diverses Associations de Dispatcheurs aux fins d'examen.

Association Canadienne de Droit Maritime  
L.S. Reycraft, Q.C., Président

Montréal, Québec, le 14 juin 1971.

Date .....

To  
Messrs .....  
.....  
.....

**GENERAL AVERAGE GUARANTEE**

In consideration of the delivery from the .....  
..... of the following goods or such part of same as may be landed, viz :

| Bill of Lading<br>Number | No. of Packages and<br>Description of Cargo | Marks &<br>Numbers |
|--------------------------|---|--------------------|
| .....                    | .....                                       | .....              |

Shipped by .....

Consigned to .....

without the requirement of a deposit, we hereby guarantee the payment of all General Average, Salvage and/or Special Charges for which said goods are liable. In the event of a demand for a payment on account, we agree to remit promptly provided the Average Adjusters present a Statement certifying the validity of the disbursements involved. We also undertake to obtain and furnish to the Average Adjusters a certified copy of the shippers' invoice.

Special Agreement(s) (if any)

Signature of Insurers :

Address :

Date .....

A

MM .....

.....

.....

### GARANTIE D'AVARIE COMMUNE

En considération de la délivrance en provenance du .....  
..... des marchandises désignées ci-dessous, ou parties de  
ces marchandises, pouvant être déchargées, à savoir :

| No. du connaissement | Nombre de colis et<br>description des<br>marchandises | Marques et Nos. |
|----------------------|---|-----------------|
|----------------------|---|-----------------|

.....

Expédiées par .....

Consignées à .....

il est convenu par les présentes que nous garantissons sans l'exigence d'un dépôt, le paiement de toute contribution à l'avarie commune, et/ou au sauvetage et/ou aux charges spéciales desquelles ces marchandises sont passibles. Il est convenu que, dans l'éventualité d'une demande de paiement à valoir, nous ferons remise promptement pourvu que les dispatcheurs nous soumettent une déclaration certifiant la validité des débours encourus. Nous nous engageons également à obtenir et à remettre au dispatcheur copie certifiée conforme de la facture du chargeur.

Convention(s) spéciale(s)

(le cas échéant)

Signatures des assureurs :

Adresse :

#### NON SEPARATION AGREEMENT

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 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 unless sold or otherwise disposed of short of that 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.

**NON SEPARATION AGREEMENT**  
(Convention de non-séparation)

Il est convenu que si la cargaison du navire, ou une partie de celle-ci, est acheminée vers sa destination d'origine par un autre navire ou par d'autres navires ou par d'autres transports, les droits et les obligations d'avarie commune ne seront pas affectés par cet acheminement, l'intention étant de placer, autant que possible, les parties intéressées dans la situation qu'elles auraient connue si ce réacheminement n'avait pas eu lieu et si l'aventure s'était poursuivie par le navire originel, aussi longtemps qu'il est permis de le faire par la loi applicable ou par le contrat d'affrètement.

La base de la contribution à l'avarie commune des propriétés engagées, sera la valeur lors de la délivrance à la destination d'origine, à moins que les biens n'aient été vendus ou autrement aliénés avant d'arriver à cette destination; mais lorsqu'aucune cargaison n'est acheminée à bord du navire d'origine, la contribution sera calculée sur base de la valeur réelle à la date à laquelle le déchargement de la cargaison a été terminé.

## ARGENTINIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

## REPLY

## REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

In the introduction to the above subject, contained in booklet « Documentation 1970 - IV - Tokyo », published by the International Maritime Committee, it is suggested that the York / Antwerp Rules 1950 are out of date owing to significant changes in commercial procedures and shipping techniques.

We do not believe that either one or the other justify a revision of the said Rules — not, at least, important alterations — and the context of the queries contained in the above mentioned documentation seems to give us the reason; in fact, the criticisms regarding the actual Rules and suggestions for justifying such alterations are rather an attempt to simplify or facilitate the work of the Average Adjuster to the detriment of the existing equity, which is the root of the General Average principle, a principle which, there are reasons to believe, was born with the transport by sea itself. If we agree to sacrifice the equity for the benefit of a simplification of the Adjuster's task, we will, no doubt, very soon come to the total abolishment of the system.

We entirely agree that the adjustment of General Average is a complex matter and that it can, at times, bring many problems. Notwithstanding, the problems are not so frequent and, sooner or later, they are solved. But, have we thought how many more problems would have existed if the principle of General Average had not been used ?

It is our belief that present difficulties will not be solved by introducing radical modifications in the existing Rules or by trying to clarify them. All that can be done in this respect, no matter how wisely it is worked out, will also be, in a short time, the object of other and perhaps greater criticisms and varied interpretations. We would point out here that the 1950 Rules were, in their entire form,

## ASSOCIATION ARGENTINE DE DROIT MARITIME

## REPONSE

## REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

Dans l'introduction au sujet qui figure dans le volume « Documentation 1970 — IV. Tokyo » publié par le Comité Maritime International, il est suggéré que les Règles d'York et d'Anvers 1950 sont désuètes en raison de changements importants intervenus dans les pratiques commerciales et les techniques maritimes.

Nous ne croyons pas que l'un ou l'autre de ces facteurs justifie une révision de ces Règles — tout au moins des modifications majeures — et le contexte des questions reprises dans cette documentation semble nous en donner la réponse; en effet, les critiques visant les Règles actuelles et les propositions faites afin de justifier de pareilles modifications donnent plutôt l'impression d'une tentative tendant à simplifier ou faciliter le travail du dispacheur au détriment de l'équité actuelle, qui est le fondement du principe de l'avarie commune, un principe qui, nous avons tout lieu de le croire, a vu le jour au même moment que les transports maritimes eux-mêmes. Si nous acceptons de sacrifier cette équité au profit d'une simplification des devoirs du dispacheur, nul doute que nous arriverons rapidement à une abolition totale du système.

Nous sommes entièrement d'accord qu'un règlement d'avarie commune est une affaire compliquée qui peut, par moments, soulever maints problèmes. Cependant, ces problèmes ne se présentent pas tellement fréquemment et, tôt ou tard, ils sont résolus. Mais avons-nous songé à la multiplication des problèmes si l'on n'avait pas tenu compte de l'avarie commune ?

Nous ne croyons pas que les difficultés actuelles trouveront une solution en introduisant des modifications radicales dans les Règles actuelles ou en s'efforçant de les rendre plus claires. Tout ce que nous aurons pu accomplir dans ce domaine, et ce malgré nos plus judicieuses tentatives sera, en peu de temps, l'objet d'autres critiques, peut-être plus acérées encore, et de diverses interprétations. Nous aimerions ici attirer l'attention sur le fait que les Règles de 1950 ont été, dans leur forme intégrale, universellement acceptées, alors

universally accepted, while the 1924 Rules were mutilated in their application by introducing special clauses in the Bills of Ladings issued by certain Shipowners, particularly those in the United States.

In our opinion — we insist — the actual controversies are lacking in uniformity in the interpretation of the Rules rather than in the context itself. It occurs to us that an international committee should be created to which serious controversies could be submitted when the normal channels of solutions become exhausted. The Courts in the different countries do not have the possibility of emitting correct judgment for the simple and natural reason that they are inexperienced in the subject matter.

In general terms, we do not consider it necessary, either to modify the actual Rules or to add new ones. We have, in the last twenty years, accumulated considerable experience in the application of this complex body of Rules which are called « York / Antwerp Rules 1950 », and authorities of great experience and prestige on the subject have divulged their knowledge and analysed and defined each of the provisions contained therein in literature of excellent quality. We may add that it is only now that we have a wholesome panorama — as regards interpretation and application — and therefore, as this is our opinion, we will not answer the queries put forward which refer to items 1), 2) and 3) of both alphabetical and numbered groups of Rules.

#### ALPHABETICAL RULES

4. The interpretation of the term « accident » is a question of fact; an accident in the same place and under similar circumstances may have different effects. We are of the opinion that the Average Adjuster, with the assistance of the intervening surveyor, is fully capable of dealing with this point without being tied down to a fixed interpretation which could give rise to unjust allowances, either to the prejudice or benefit of any of the parties concerned. Furthermore, an « accident » can — according to circumstances — give or not give rise to a genuine General Average act.

5. We believe that Rule F is clear and precise and that its interpretation cannot cause any difficulties. We have never had a local case or a foreign adjustment, but with contributions payable in Buenos Aires, where problems arose in this respect.

6. The elimination of the « profit » element in fixing contributory values is in contradiction with « equity ». Those responsible for contribution should, in our view, pay in proportion to that which they have salvaged. The practice, internationally accepted, is that the goods



que les Règles de 1924 ont été mutilées dans leur application par l'introduction de clauses spéciales dans les connaissements émis par certains armateurs, particulièrement ceux des Etats-Unis.

A notre avis — et nous insistons sur ce point — les controverses actuelles concernent un manque d'uniformité dans l'interprétation des Règles plutôt que dans le texte lui-même. Nous pensons que l'on devrait créer une commission internationale à laquelle l'on pourrait soumettre toute controverse grave lorsque les voies normales pour parvenir à une solution seraient épuisées. Il n'est pas donné aux tribunaux de tous les pays de prononcer des décisions judiciaires exactes pour la simple raison qu'ils manquent d'expérience en cette matière.

D'une façon générale, nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de modifier les Règles actuelles ni d'en ajouter de nouvelles. Nous avons, pendant vingt ans, accumulé une expérience considérable dans l'application de ce recueil compliqué de Règles que l'on nomme « les Règles d'York et d'Anvers, 1950 », et certains auteurs ayant une considérable érudition et jouissant d'un grand prestige ont divulgué leurs connaissances et analysé et défini dans des ouvrages d'excellente qualité chacune des dispositions contenues dans ces Règles. Nous pourrions ajouter que c'est seulement à présent que nous possédons une vue d'ensemble de la question — en ce qui concerne l'interprétation et l'application — et c'est pourquoi, ayant exprimé notre opinion, nous ne répondrons pas aux questions se référant aux alinéas 1), 2) et 3) pour les groupes des Règles lettrées et numérotées.

#### LES REGLES LETTRES

4. L'interprétation du terme « accident » est une question de fait; un accident, au même endroit et dans des circonstances semblables, peut engendrer des effets différents. Nous croyons que le dispacheur, avec le concours de l'expert dont l'intervention a été requise, est pleinement qualifié pour régler la question sans être astreint à une interprétation fixe qui pourrait donner lieu à des admissions injustifiées, soit au préjudice ou soit au profit d'une des parties intéressées. En outre, un « accident » peut — suivant les circonstances — donner ou ne pas donner lieu à un acte authentique d'avarie commune.

5. Nous pensons que la Règle F est claire et précise et que son interprétation ne donne lieu à aucune difficulté. Nous n'avons jamais eu de cas en Argentine ni de dispaches étrangères, mais avec des contributions payables à Buenos Aires, où des problèmes se sont présentés à ce propos.

6. L'élimination de l'élément de « profit » pour établir les valeurs contributives est en contradiction avec « l'équité ». A notre avis, quiconque est tenu de la contribution devrait payer en proportion de ce qu'il a sauvé. L'usage universellement adopté veut que les mar-

contribute, in cases of general cargo, for their CIF value plus 10 %. This 10 %, in our view, is the minimum « profit » that the owners of such cargo have gained as a consequence of the extraordinary expenses and sacrifices incurred for the account of the community. What is more, the 10 % referred to cannot be considered entirely « profit » as in the majority of cases the importer must incur other expenses in addition to CIF values, such as Bank charges, interest, buying commission, etc. But the problem is even greater — if we wish to give fair treatment to all parties — such as : what is the value to be given to the ship ? The building costs, without consideration to the increasing costs or revalorization due to an increase in the price of commodities on the freight market, or the purchase price if re-sold, or the purchase value less amortization ?

We do not think it would be possible — if we are to maintain equity — to seek contribution from the ship based — as it is customary now — on its international value at the time of the conclusion of the adventure, whilst the goods contribute on the basis of a value which is lower than that which it had at the moment and place where the adventure ends. It seems to us that any innovation in that respect is somewhat unnecessary and dangerous. Of course, the Average Adjuster is fully empowered to give due consideration to special circumstances, such as goods which are imported without profitable purposes, a situation which very seldom occurs.

7. It is suggested that controversies have arisen in the adjustment of remunerations paid in cases of salvage. We have no knowledge of such cases. Our practice, and we believe this to be the practice in other countries, when a ship and cargo are salvaged jointly in one operation or only part of the cargo is transhipped to facilitate the salvage, the reward to salvors is distributed over the values as determined by the York / Antwerp Rules, even when different values have been considered by the Arbitrator in his award. When salvage has taken place in two or more stages, the cargo on one side and the ship on the other, the distribution procedure is determined in the light of the circumstances of each particular case.

#### NUMBERED RULES

4. *Rules I & II* : If the object is to make these two Rules into one, our view is that it is completely immaterial as nothing is taken or given.

5. *Rule III* : a) It is said that there is a tendency to treat differently

chandises, dans le cas de marchandises générales, contribuent sur base de la valeur CAF, plus 10 %. Pour notre part, ces 10 % représentent le « profit » minimum gagné par les propriétaires de ces marchandises, à la suite des dépenses et des sacrifices extraordinaires encourus pour le compte de la communauté. De plus, on ne doit pas considérer comme « profit » la totalité des 10 % dont question car, dans la majorité des cas, l'importateur, en plus des valeurs CAF, encourra d'autres dépenses telles que, agios de banque, intérêts, commission à l'achat, etc. Mais si nous voulons donner satisfaction à toutes les parties — le problème s'avère encore plus important et la question suivante se pose : quelle valeur doit-on donner au navire ? le prix de la construction sans tenir compte des frais en augmentation ou de la réévaluation en raison d'une amélioration du marché du fret, ou le prix d'achat si le navire a été revendu, ou la valeur d'achat moins l'amortissement ?

Si nous tendons à maintenir l'équité, nous ne croyons pas qu'il soit possible de réclamer la contribution au navire sur base — comme c'est actuellement le cas — de sa valeur internationale à la fin du voyage, alors que les marchandises contribuent sur base d'une valeur inférieure à celle qu'elles ont au moment et à l'endroit où se termine l'aventure. Il nous semble que toute innovation dans ce sens est tant soit peu inutile et dangereuse. Il va sans dire que le dispacheur est habilité pour prendre en considération toute circonstance spéciale, telle que des marchandises importées sans esprit de lucre, ce qui est rare.

7. Il est suggéré (dans le questionnaire) qu'il y a eu des controverses en ce qui concerne la répartition des rémunérations réglées dans le cas de sauvetages. Nous n'avons pas connaissance de tels cas. Suivant notre pratique, et nous pensons que c'est la pratique adoptée par d'autres pays, lorsqu'un navire et sa cargaison sont sauvés conjointement en une seule opération, ou qu'afin de faciliter le sauvetage, on ne transborde qu'une partie de la cargaison, la rémunération des sauveteurs est répartie suivant les valeurs, comme il est déterminé dans les Règles d'York et d'Anvers, même lorsque des valeurs différentes ont été estimées par l'arbitre dans sa sentence. Lorsque le sauvetage a eu lieu en deux ou plusieurs stades, la cargaison d'une part et le navire de l'autre, la procédure de distribution est déterminée d'après les circonstances dans chaque cas particulier.

#### LES REGLES NUMEROTEES :

4. *Règles I et II* : Si le but que l'on se propose est de fondre ces deux Règles en une seule, à notre avis, ce sera peine perdue, car il n'y a rien à gagner ni à perdre.

5. *Règle III* : a) Il est dit qu'il existe une tendance pour traiter de manière différente les sacrifices de propriétés d'une part et les dépenses

the sacrifice of property on the one hand, and the extraordinary expenses on the other, and to solely admit the latter in G/A.

It is well known that when a fire has to be extinguished aboard a ship, the elements used cause much more damage to the cargo than to the ship. And this, we know, is a typical case of « sacrifice ». If the above mentioned tendency is approved, it would mean that the cargo would support its loss, by way of sacrifice, to save the ship, whereas the ship's sacrifices are generally limited to the cost of cleaning and painting of the parts affected by the measures taken to extinguish the fire. Therefore, we have a heavy loss to be supported by the cargo and a comparatively insignificant loss to the Shipowner. Equity is once again lost here.

b) We consider that the second paragraph of this Rule should not be eliminated. Even though we agree that that should be the correct course and that the damage sustained by one or another cause should be fully determined, in practice it is very difficult and often impossible to establish if the water caused an aggravation of the damage of the goods which had already suffered as a consequence of the fire. For reasons of practical application, we are of the opinion that this provision should be maintained.

c) The allowance in G/A of damage by smoke is not, in our opinion, within the scope of this Rule. Smoke is a direct consequence of fire and, therefore, particular average. Even though we recognize that in certain circumstances damage by smoke can be aggravated by reason of it having been decided to keep the holds closed to avoid the spreading of the fire, it would be almost impossible to establish the degree of the aggravation.

d) Whatever method may be used to extinguish a fire aboard a ship — for the reasons expressed above — our opinion is that the sacrifices of all parties should be made good in G/A in the measure and in the order incurred.

6. *Rule IV*: In our opinion, this Rule — even when we agree it could be considered obsolete — should not be eliminated as the principle laid down is a guide for the treatment of other expenses not exactly of the type of those specifically contemplated.

7. *Rule V*: A voluntary stranding has given, and can still give occasion in frequent circumstances to the salvage in sound condition of cargo aboard (together with the ship). The refusal to allow damages to the ship caused by voluntary stranding would bring us to transgress again the root of the principle of G/A: the equity.

extraordinaires d'autre part et pour ne bonifier en avarie commune que ces dernières.

Tout le monde sait que lorsque l'on éteint un incendie à bord d'un navire, les moyens que l'on emploie causent plus de dommages à la cargaison qu'au navire. Et nous savons que ceci représente un cas typique de « sacrifice ». Si la tendance précitée était approuvée, cela reviendrait à dire que la cargaison supporte elle-même sa perte en tant qu'elle est un sacrifice, pour sauver le navire, alors que les sacrifices, en ce qui concerne le navire, se limitent généralement aux frais du nettoyage et de la peinture des parties affectées par les mesures prises pour éteindre l'incendie. Nous avons donc une perte importante qui sera supportée par la cargaison et une perte comparativement insignifiante pour l'armateur. L'équité, ici, se trouve de nouveau rompue.

b) Nous estimons que le second paragraphe ne doit pas être supprimé. Bien que nous soyons d'accord que ce serait là la bonne voie et que le dommage subi à la suite de l'une cause et de l'autre devrait être dûment déterminé, il est dans la pratique très difficile et souvent impossible d'établir si l'eau a aggravé le dommage que les marchandises avaient déjà subi en raison de l'incendie. Nous sommes d'avis que cette disposition soit maintenue pour des raisons d'application pratique.

c) A notre avis, la bonification en avarie commune du dommage par fumée ne doit pas être englobée dans le champ d'application de cette Règle. La fumée est le résultat direct de l'incendie et donc une avarie particulière. Bien que nous devons reconnaître que dans certaines circonstances le dommage par fumée peut être aggravé en raison de la décision prise de garder les cales fermées afin d'éviter que le feu ne se propage, il serait presque impossible de déterminer le degré d'aggravation.

d) Quelle que soit la méthode employée pour éteindre un incendie à bord d'un navire — pour les raisons déjà exprimées — nous estimons que les sacrifices encourus par toutes les parties doivent être admises en avarie commune dans la mesure et suivant l'ordre encourus.

6. *Règle IV* : A notre avis, cette Règle — même si nous convenons qu'elle peut être considérée comme anachronique — ne doit pas être abolie, le principe qui a été formulé pouvant servir de guide pour le traitement d'autres dépenses qui ne seraient pas exactement du même type que celles envisagées tout particulièrement.

7. *Règle V* : Dans maintes circonstances, un échouement volontaire a déjà donné lieu, et peut encore donner lieu, à un sauvetage en saine condition de la cargaison à bord du navire (en même temps que le navire). Le refus d'admettre au navire des dommages résultant d'un échouement volontaire, nous amènerait une fois de plus à transgresser le fondement du principe de l'avarie commune : l'équité.

In such circumstances, the Master would prefer to incur greater salvage expenses, even to the prejudice of the integrity of the cargo, but nevertheless recoverable in G/A.

8. *Rule VI*: We do not foresee any inconvenience in the elimination of this Rule, notwithstanding the fact that there are still fishing vessels that resort to the use of sails in order to save the situation when the engine fails.

9. *Rule VII*: A ship afloat is in her natural element, water. She was built for that purpose and if her engines are in proper condition of maintenance, she should be fit to face any foreseen circumstances, including heavy weather, storms, etc. If we modify this part of the Rule, much thought should be given to the drafting in order to only include those sacrifices brought about from a real intention to avoid greater damage to the community, if the whole adventure were in danger, and provided that such danger resulted from unforeseen circumstances.

As regards the first part of this Rule, its elimination would not only be irritating to equity, but also the costs of refloating would largely increase due to the fact that the Master would prefer to throw cargo overboard and/or seek assistance of other units rather than sacrifice his ship.

10. *Rules X and XI*:

a) Rule A — as all others in the alphabetical group — comes into operation only when particular circumstances are not contemplated in the numbered group of Rules. And in the case of wages and maintenance of the crew, Rule A has no effect whatsoever because Rule X, a) deals expressly with the matter and determines in what circumstances expenses of such nature should be allowed in G/A. To extend the benefit of the provisions expressly determined by Rule X, a), as suggested, would be, in our view, to open a wide breach which no doubt would give rise to many abuses.

b) Rule F determines the way to treat substituted expenses in general. We entirely agree that the provision in Rule X, d) is purely « substituted expenses ». Notwithstanding, we see no reason why the latter should be eliminated merely because of the existence of the former. If we study the question carefully, we find that Rule F has much more amplitude than Rule X, d). In fact, the first allows the recovery in G/A of substituted expenses without consideration of the expenses saved, if any, to other interests, up to the limit of the amount of the expenses avoided in G/A. And, on the contrary, the second admits

Dans de telles circonstances, le capitaine pourrait préférer encourir des dépenses de sauvetage plus élevées, mais récupérables en avarie commune, même si cela devait porter préjudice à l'intégrité de la cargaison.

8. *Règle VI* : Nous ne voyons pas d'inconvénient à ce que cette Règle soit abolie, bien qu'il y ait encore des navires de pêche qui, lorsque leur moteur tombe en panne, ont recours à leurs voiles pour se tirer d'embarras.

9. *Règle VII* : Un navire à flot est dans son élément naturel : l'eau. Il a été construit dans ce but et, si ses machines sont en bonne condition d'entretien, il doit pouvoir affronter toutes les circonstances prévisibles, y compris le gros temps, les tempêtes, etc. Si nous modifions cette partie de la Règle, la rédaction exigera de notre part une méditation approfondie afin de n'y inclure que les sacrifices résultant de l'intention réelle d'éviter de plus amples dommages à la communauté, si l'aventure se trouvait en danger dans sa totalité et à condition que ce danger ait été causé par des circonstances imprévues. En ce qui concerne la première partie de cette Règle, non seulement son abolition serait une injure à l'équité, mais les dépenses encourues pour le renflouement pourraient être sérieusement augmentées du fait que le capitaine pourrait préférer jeter sa cargaison à la mer et/ou faire appel à l'aide de d'autres unités plutôt que de sacrifier son navire.

10. *Règles X et XI* :

a) La Règle A — comme toutes celles appartenant au groupe des Règles lettrées — ne sort ses effets que lorsqu'il n'est pas prévu de circonstances particulières dans le groupe des Règles numérotées. En ce qui concerne les salaires et les vivres de l'équipage, la Règle A n'est d'aucun effet parce que la Règle X, a) traite expressément de la question et détermine dans quelles circonstances les dépenses de cette nature devront être admises en avarie commune. Si, comme on le propose, on étend l'avantage des dispositions expressément déterminées dans la Règle X, a), cela pourrait, à notre avis, ouvrir une brèche qui, sans doute, donnerait lieu à de nombreux abus.

b) La Règle F détermine la façon de traiter en général les dépenses substituées. Nous sommes entièrement d'accord que les dispositions de la Règle X, d) se réfèrent uniquement à des dépenses substituées. Cependant, nous ne voyons pas pourquoi l'on éliminerait la Règle X, d) simplement parce qu'il existe une Règle F. Si nous examinons attentivement la question, nous constatons que la Règle F a beaucoup plus d'ampleur que la Règle X, d). En effet, la première de ces Règles permet de recouvrer en avarie commune les dépenses substituées sans ternir compte, s'il y a lieu, des dépenses épargnées aux autres

expenses of the nature described only up to the amount of the extraordinary expenses economized. In other words, Rule F admits the allowance of the gross expense saved, whereas Rule X, d) only admits the nett expense saved.

Therefore, we do not think it would be wise to eliminate clause X, d).

c) The calculation of the cost of maintenance of the crew should be based on the Shipowner's books and, should this not be possible or practical, the estimate may be left to the ability of the Average Adjuster who knows the prevailing conditions in each country and/or voyage. In our experience, we have never had any problems in determining charges of this nature, which often depend on labour acts, and these differ very much from one country to another.

d) The handling of transport expenses by air of machinery parts, etc., necessary for the repairs of a ship while detained at a port owing to damage, is clear in our view. The amount of such expense (the freight) is part of the cost of repairs and the admission or not of such freight must follow the treatment given to the repair itself. Nevertheless, the difference in cost between the sea and air freight — it matters little whether the repair is allowable or not in G/A — must be treated in the light of the provisions in Rule F.

11. *Rule XIII*: Here again, equity comes into the picture. We are definitely against any proposition to modify the Rules to any extent if it means a rupture of the existing equity to the benefit or not of the simplification of the Adjuster's duties.

There is no doubt — as a general rule — that the renewals effected to a ship — in this case owing to damage to be made good in G/A — improve or increase the value of the ship or save expenses that in due course the Shipowner must incur for his account. And we ask if it is fair that the cargo concerned should gratuitously contribute to such benefit in favour of the Shipowner. We agree that in certain circumstances, some deductions provided for in this Rule are somewhat unfair, but in our view this is impossible to avoid, unless we leave the estimate of the improvement that such renewals mean to the ship to the judgment of the acting Surveyor. This could, notwithstanding, give rise to the application of different techniques according to the personal views of the Surveyor, so perhaps it would be wiser to leave things as they are.



intérêts, jusqu'à la limite de la somme des dépenses que l'on a évitées à l'avarie commune. Au contraire, la seconde Règle n'admet les dépenses de la nature décrite que jusqu'à la somme des dépenses extraordinaires qui ont été épargnées. En d'autres termes, la Règle F admet la bonification du montant brut des dépenses épargnées, tandis que la Règle X, d) n'admet que le montant net des dépenses épargnées.

En conséquence, nous ne croyons pas qu'il serait judicieux d'abolir la clause X, d).

c) Le calcul des vivres de l'équipage devrait se faire d'après les livres de l'armateur et, si cela ne peut pas se faire, on pourrait laisser l'estimation à la compétence du dispacheur qui, lui, est familiarisé avec les conditions qui existent dans chaque pays et/ou pour chaque voyage. Nous n'avons jamais rencontré de problèmes quant à l'établissement de dépenses de ce genre qui, souvent, dépendent de la législation sociale qui varie considérablement d'un pays à l'autre.

d) A notre point de vue, le traitement des frais de transport par avion de pièces de machines, etc., nécessaires à la réparation du navire détenu dans un port à raison d'une avarie, est clair. Le montant de ces dépenses (fret) fait partie des frais de réparation et son admission ou son refus en avarie commune doit dépendre du traitement que l'on accorde à la réparation elle-même. Cependant, la différence dans le prix entre le fret maritime et le fret par avion — peu importe si les frais de réparation sont admis, ou ne le sont pas, en avarie commune — doit être traitée suivant les dispositions contenues dans la Règle F.

11. *Règle XIII* : Ici, l'équité entre de nouveau en scène. Nous nous opposons délibérément à toute proposition tendant à modifier les Règles si cette mesure doit entraîner la rupture de l'équité actuelle au profit ou non de la simplification des devoirs du dispacheur.

Il ne fait aucun doute — en règle générale — que les renouvellements apportés à un navire — dans le cas présent en raison de dommages devant être admis en avarie commune — profitent au navire ou augmentent sa valeur ou encore évitent à l'armateur des dépenses qu'au bout d'un certain temps il aurait eu à encourir pour son propre compte. Et nous demandons s'il est raisonnable que la cargaison soit appelée à contribuer gratuitement à pareil avantage pour l'armateur. Nous convenons que dans certaines circonstances, certaines déductions prévues dans cette Règle sont tant soit peu injustes mais, à notre avis, ceci est inévitable, à moins de se fier au discernement de l'expert en exercice pour l'évaluation des avantages que ces renouvellements apporteront au navire. Toutefois, ceci pouvant donner lieu à l'emploi de techniques différentes selon les méthodes préconisées par l'expert, peut-être vaut-il mieux laisser les choses telles quelles.

12. *Rule XIV*: As we are not recommending any changes, we cannot foresee what alterations this Rule may require.

13. *Rule XV*: It is very seldom that cases of freight are governed by the condition « earned at any event, ship lost or not lost ». However, if we seek to obtain from the ship and cargo the payment of their respective proportions of money to pay extraordinary expenses and sacrifices for the common safety of a marine adventure, the Shipowner should also contribute in proportion to the freight he had at risk, if such freight has also been salvaged. We find no reason why freight should be bound to contribute at risk of the goods and not at risk of the Shipowner.

The exclusion of the contribution of personal effects, post parcels, etc., is due only to the practical impossibility of valuing such belongings and, even if that were possible, of collecting the resulting debits.

The freight at Shipowners risk can easily be determined and in our view it would not be fair for the other interests to be made to pay for its salvation.

14. *Rules XVI & XVII*:

a) In practice, when dealing with general cargo, the interest is called to pay contributions based on CIF values plus 10 %; this 10 % has been commented on previously and our opinion in regard thereto has also been expressed.

Naturally, the above is applicable when dealing with cases where the freight is at risk of the goods. When this is not so, the practice is to seek contribution on Cost plus Insurance value, plus 10 %. This, of course, is a rule which, like all rules, may have exceptions should the exception be reasonable. We believe this procedure is simple and just. The fact that this Rule — in its actual wording — has not been modified, does not mean changes in the actual practice. We do not, therefore, recommend any alterations, as the market value of the goods at the termination of the adventure might prove to be below the invoice value and it would therefore be unfair under any circumstances to fix contribution for a higher value than the real value.

b) We consider that this proposition might lead to speculation and, consequently, we do not agree with it.

c) The determination of the amount of the freight at risk of the Shipowner in the expressed proportion or any other, would only facilitate the Adjuster's commitment, and we do not find the idea to be commendable. It is our opinion that — without pretending to arrive at

12. *Règle XIV* : Nous ne recommandons aucun changement à cette Règle et, par conséquent, nous ne pouvons pas prévoir des modifications.

13. *Règle XV* : Il est très rare que les frets ne soient pas régis par la condition suivante : « acquis à tout événement, navire arrivé ou non à destination ». Si, toutefois, nous exigeons du navire et de sa cargaison le paiement en proportions respectives des dépenses et des sacrifices extraordinaires exposés pour le salut commun d'une aventure maritime, l'armateur devrait également contribuer en proportion du fret qu'il a eu en risque, si ce fret a été sauvé. Nous ne voyons aucune raison pour que le fret soit astreint à contribuer lorsqu'il est en risque pour les marchandises et pour qu'il ne le soit pas s'il est en risque pour l'armateur.

L'exclusion d'effets personnels, de colis postaux, etc. de la contribution à l'avarie commune est simplement due à l'impossibilité pratique qu'il y a à valoriser ces objets et même, si cela était possible, à encaisser les débits pouvant en résulter.

Le fret en risque pour l'armateur peut facilement être déterminé et, à notre avis, il ne serait pas raisonnable que les autres intérêts paient pour qu'il soit sauvé.

14. *Règles XVI et XVII* :

a) Il est d'usage, lorsqu'il s'agit de marchandises générales, de réclamer des contributions basées sur les valeurs C.A.F., plus 10 %; nous avons déjà commenté sur ces 10 % et exprimé notre opinion à ce sujet.

Naturellement, ces remarques s'appliquent lorsque le fret est en risque pour les marchandises. Quand il en est autrement, il est d'usage de s'assurer des contributions sur des valeurs C. & A., plus 10 %. Ceci est la règle, mais comme pour toute règle, il se peut qu'il y ait des exceptions, pourvu évidemment qu'elles soient raisonnables. Nous trouvons cette manière de faire juste et simple. Le fait que cette Règle — dans sa rédaction actuelle — ne serait pas modifiée, n'entraîne pas forcément des changements dans les usages. En conséquence, nous ne conseillons pas de modification, car il se pourrait que la valeur de marché des marchandises, à la fin de l'aventure, soit inférieure à la valeur de facture et, dans ce cas, il serait injuste de fixer la contribution sur base d'un montant plus élevé que leur valeur réelle.

b) A notre avis, cette proposition serait une aventure hasardeuse et, en conséquence, nous ne l'appuyons pas.

c) L'établissement du montant de fret en risque pour les armateurs dans la proportion exprimée, ou toute autre proportion, faciliterait la tâche pour le dispatcheur, mais nous ne nous y rallions pas. Il

exact figures — it is possible and easy to estimate an adequate sum without prejudicing any interests concerned in the G/A apportionment. If a ship is transporting a full or almost full cargo, it is possible that the nett revenue would be 2/3rds of the gross freight. But if during the trip when the accident occurs the ship is only carrying 500 or 1.000 or 2.000 tons of cargo, with a capacity of 10.000 tons, we can easily imagine that the expenses — which are immovable — will very much exceed the proportion of 1/3rd of the gross freight and might even show an economical adverse result, in other words, a loss. Our conclusion is that an estimate, even an empirical one, is more advisable than what is being done in the present practice.

d) We have already dealt with this subject under 6) of the alphabetical group of Rules and we reiterate the comments therein. As regards the freight at risk of the Shipowner, due consideration to the matter has been given under 13) of the numbered group of Rules. Our reply to the last query is that the best system — even when simplification may not be attained — is that which is actually in force, as provided in the York/Antwerp Rules 1950, as it is based on the highest equity one can think of.

15. *Rule XVIII* : We agree that if Rule XIII is altered, Rule XVIII would also have to be modified.

As regards the elimination of the second paragraph of this Rule, which deals with repairs to a ship which are allowable in G/A and which have not been carried out, we are of the opinion that such elimination would bring about many more problems than are now in existence. The provision in question gives precise indications regarding the procedure to be followed. The amount to be considered by the Adjuster can only be arrived at with the cooperation and advice of the intervening Surveyor. If this provision is eliminated, what procedure should the Adjuster follow? Should the total amount estimated as the cost of repairs be admitted, or nothing? Whatever procedure the Adjuster adopts will be criticized or objected to and he — the Adjuster — will be left without any support, except his personal judgment, to impose his point of view. If this provision is eliminated, it should be substituted by another giving precise indications as how to deal with the subject. In our view, the provision under analysis, as it is, is adequate. Supposing a Shipowner has decided not to effect repairs because the seaworthiness of the ship is not imperiled, in such a case, the Surveyor will estimate the amount of the probable depreciation and such will be the sum to be made good, provided that the amount so determined does not exceed the estimated

est possible, à notre avis — sans vouloir prétendre à un chiffre exact — de facilement déterminer un montant adéquat sans, pour autant, porter atteinte aux intéressés à la répartition en avarie commune. Si un navire a un chargement complet, ou presque, il est possible que le revenu net sera les 2/3 du fret brut. Mais si, pendant le voyage où se produit l'accident, le navire n'a à bord que 500, 1.000 ou 2.000 tonnes de cargaison et que sa capacité est de 10.000 tonnes, nous nous imaginons facilement que les dépenses — qui sont fixes — seront bien en excès de la proportion de 1/3 du fret brut et pourraient nous mener à un résultat économique opposé, en d'autres mots, à une perte. En conclusion, nous pensons qu'une évaluation, même empirique, est préférable ainsi qu'il est d'usage actuellement.

d) Nous avons déjà traité de cette question sous la rubrique 6) des Règles lettrées et nous réitérons nos remarques. En ce qui concerne le fret en risque pour l'armateur, cette question a été l'objet d'un examen attentif sous la rubrique 13) des Règles numérotées. Notre réponse à la dernière question, c'est que le meilleur système — même si le résultat ne nous mène pas à une simplification — est celui qui est actuellement en vigueur, conformément aux Règles d'York et d'Anvers de 1950, ce système ayant été édifié sur les meilleures bases d'équité que l'on puisse imaginer.

15. *Règle XVIII* : Nous convenons que si la Règle XIII est modifiée, la Règle XVIII devra être modifiée en conséquence.

En ce qui concerne l'élimination du second paragraphe de cette Règle, lequel traite de réparations à un navire, qui sont admises en avarie commune et qui n'ont pas été effectuées, nous pensons qu'une telle élimination entraînerait une multiplication des problèmes auxquels nous devons actuellement faire face. La disposition en question indique de façon précise la marche que l'on doit suivre. Le montant que le dispatcheur aura à prendre en considération ne peut être déterminé qu'en collaboration avec l'expert en exercice et suivant ses conseils. Si cette disposition est éliminée, quelle marche le dispatcheur devra-t-il suivre ? Devra-t-il admettre, comme coût des réparations, la somme totale estimée, ou bien ne rien admettre ? Quel que soit le procédé employé par le dispatcheur, ce procédé fera l'objet de critiques et d'objections, et le dispatcheur sera abandonné sans soutien aucun, en dehors de son discernement personnel, pour imposer son point de vue. Si cette disposition est éliminée, elle devra être remplacée par une autre disposition indiquant clairement comment la question doit être résolue. A notre avis, la disposition en question est adéquate dans sa forme actuelle. Supposons que, la navigabilité du navire n'étant pas mise en péril, l'armateur décide de ne pas réparer; dans ce cas, l'expert estimera le montant probable de la dépréciation et cette somme sera celle que l'on doit admettre, pourvu qu'elle ne dépasse pas le coût estimé des réparations, si celles-ci avaient été exécutées. Mais

cost of repairs, had they been effected. But if the Shipowner decides not to repair because the ship is to be broken up, it will hardly be possible to allow any sum for unrepaired damage in G/A.

16. *Rule XX*: The origin and the reason for the allowance of 2 % on disbursements made by the Shipowner is rather obscure to us. We presume that the Shipowner, by effecting such payments, assumes certain responsibilities, even though the money may be provided by the community by way of cash deposits. We believe that the percentage is not so significant as to meet objections, considering particularly the care and precautions he must take when effecting payments. Any wrong payment would not be allowed in G/A.

17. The interest allowable on disbursements in G/A, in our view, should not be eliminated. The cost of providing the funds necessary to pay expenses allowable in G/A is part of the expense itself. We are of the opinion that the rate of interest should be that which is officially prevailing — during the time he is out-of-pocket — for the currency used in drawing up the adjustment. As to the lapse of time between the date on which the expenses are paid and the date on which the adjustment is issued, due deduction should be made of such period of time of unjustified delay and the Adjuster should make a brief comment on the subject, when drawing up his statement, for the knowledge of the parties.

#### RULE OF INTERPRETATION

In view of the existence of certain contradictions between the alphabetical group of Rules and the numbered group — for which reason this clause was incorporated in 1950 — we think that the non-elimination of the second paragraph of this Rule is of the utmost importance.

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

The parties concerned in G/A are exclusively: Ship, Freight and Cargo.

In some of the matters considered under this title, Assurers, franchises agreed between Assurers and Assured, etc., are brought into the picture.

We cannot imagine how a law governing G/A can envisage a situation where only the Assurers are called on the scene to guarantee an eventual payment of contribution due from cargo interests. We

si l'armateur décide de ne pas réparer parce que le navire sera démoli, il sera difficile d'admettre en avarie commune le moindre montant pour les dommages qui n'ont pas été réparés.

16. *Règle XX* : L'origine et le motif de la commission de 2 % sur les débours effectués par l'armateur sont, en ce qui nous concerne, assez obscurs. Nous supposons que l'armateur, lorsqu'il effectue ces paiements, endosse certaines responsabilités, même si les fonds ont été fournis par la communauté au moyen de dépôts en numéraires. Nous pensons que le taux est trop faible pour donner lieu à des objections, particulièrement en vue des soins et des précautions qui doivent être prises au moment du paiement. Tout paiement à mal escient ne serait pas admis en avarie commune.

17. A notre avis, l'intérêt autorisé pour les débours en avarie commune ne devrait pas être supprimé. Les frais exposés pour se procurer les fonds indispensables au paiement des dépenses admises en avarie commune font partie des dépenses mêmes. Nous sommes d'avis que le taux d'intérêt devrait correspondre à celui qui a officiellement cours — durant la période où il est en débours — pour la monnaie employée pour l'établissement de la dispache. Quant au laps de temps entre la date à laquelle les dépenses sont réglées et celle à laquelle la dispache est établie, une déduction devrait être faite qui corresponde à la durée de tout délai injustifié, et le dispacheur devrait s'en expliquer brièvement dans la dispache afin que les différentes parties en soient averties.

#### REGLE D'INTERPRETATION

En raison de certaines contradictions entre les Règles lettrées et les Règles numérotées — c'est la raison pour laquelle cette clause fut introduite en 1950 — nous pensons qu'il est de la plus haute importance de ne pas abolir le second paragraphe de cette Règle.

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

Les parties intéressées à l'avarie commune sont exclusivement le navire, le fret et la cargaison.

Parmi les questions soulevées dans le chapitre sous rubrique, les assureurs, les franchises consenties entre les assureurs et les assurés, etc., entrent en scène.

Nous n'arrivons pas à nous imaginer comment une loi régissant l'avarie commune peut envisager des situations pareilles, puisque les assureurs ne sont appelés à entrer en scène que pour garantir le paiement éventuel d'une contribution à charge d'intérêts de la

are of the opinion that matters relating to franchise in insurance contracts, the consequence of which is to limit Assurers liability in reimbursing or paying G/A contributions under certain amounts and/or other problems of the kind, including small contributions, are questions to be dealt with between the Assured and the Assurers and not as part of G/A.

We know of many instances in which Shipowners voluntarily waived claims for contribution in G/A just because the amounts to be recovered were not of great significance, and we think that this procedure will continue to extend. But there is a long distance between such voluntary resignation and the suggestion that Shipowners should be limited in their rights to collect extraordinary expenses and/or sacrifices only because the conditions of the insurance policies on goods limit the Assurers liability and/or in order to facilitate the Adjuster's work.

As regards the valuation of the interests salvaged, we have expressed our opinion.

The suggestion that the Average Bond should also contain the Declaration of Value of the goods, if feasible, would be ideal. But, in practice, this would hardly be possible. The Shipowner, in almost all cases, seeks and obtains the Average Bond in anticipation of the arrival of the ship at destination, place of residence of those who are called upon to sign such document. This avoids delays to the ship and to the cargo, as the latter can be delivered without delay. But it usually happens that the consignee — who has to sign the Average Bond — has not at such time the necessary documents to declare the value of his interest, nor does he know the condition in which the goods will arrive.

We do not know what legal value a clause inserted in the Bill of Lading with the purpose of substituting the Average Bond would have in some countries. We can, nevertheless, foresee that there would be many cases in which the consignee would only have knowledge of the existence of a G/A and of his duty to contribute, long after the time he receives the goods. This, by itself, is a very serious risk and much more serious is the fact that his Assurers will be in the same ignorance. The Assurers reaction and consequences in such cases is a matter not easy to measure.

The problems relating to the Letters of Guarantee which are usually granted by the Assurers, is a matter to be agreed on and settled between Assured and Assurers and we do not think that the solution fits within the scope of the York/Antwerp Rules or any other law



cargaison. A notre avis, toutes questions se rapportant aux franchises dans les contrats d'assurance, qui ont pour effet de limiter les engagements de l'assureur pour le remboursement ou le paiement des contributions d'avarie commune au-dessous de certains montants et/ou d'autres problèmes de ce genre, y compris les contributions minimales, sont des questions qui doivent être traitées entre l'assureur et l'assuré et ne font pas partie de l'avarie commune.

Il y a, à notre connaissance, maints cas où l'armateur a renoncé volontairement à réclamer des contributions en avarie commune du fait que les montants récupérables étaient insignifiants et nous croyons que cette pratique ira en augmentant. Mais il y a loin entre une renonciation volontaire et la proposition d'après laquelle les droits de l'armateur seraient limités en ce qui concerne la récupération de dépenses et/ou de sacrifices extraordinaires, simplement parce que les conditions des polices d'assurances sur marchandises limitent les engagements de l'assureur et/ou pour faciliter le travail du dispatcheur.

Nous avons déjà donné notre avis sur la question de l'évaluation des intérêts récupérés.

Si la proposition d'incorporer la déclaration de valeur des marchandises dans le compromis d'avarie commune était réalisable, ce serait l'idéal. Mais, en pratique, ce n'est guère possible. Dans la plupart des cas, l'armateur demande et obtient un compromis d'avarie avant l'arrivée du navire à sa destination, lieu de résidence de ceux qui signent le document. On évite ainsi des délais au navire et à la cargaison, celle-ci pouvant alors être livrée sans retard. Mais il arrive généralement que le destinataire — qui est tenu de signer le compromis d'avarie — n'est pas à ce moment en possession des documents nécessaires qui lui permettraient de déclarer la valeur de ses intérêts et ne connaît pas la condition des marchandises à leur arrivée.

Nous ne connaissons pas la valeur légale qu'aurait, dans certains pays, une clause insérée dans les connaissements et qui aurait pour objet de remplacer le compromis d'avarie. Nous prévoyons, cependant, qu'il y aurait de nombreux cas où le destinataire ne serait conscient de l'existence d'une avarie commune et de son devoir à payer sa contribution que longtemps après que les marchandises lui sont parvenues. Ce risque, en lui-même, est déjà très sérieux mais ce qui est beaucoup plus sérieux c'est que les assureurs seraient également ignorants de la situation. Il est difficile de mesurer la réaction des assureurs dans de tels cas et les conséquences qui s'ensuivraient.

Les problèmes se référant aux lettres de garantie, généralement émises par les assureurs, doivent être convenus et résolus par les assureurs et les assurés et nous ne croyons pas que l'on trouvera la solution dans le champ d'application des Règles d'York et d'Anvers ou dans toute autre loi se rapportant à l'avarie commune. Le problème est souvent résolu grâce à l'émission par les assureurs de la garantie

relating to G/A. The problem is often solved by the Assurers who grant the required guarantee against a counter-guarantee from the Assured to the Assurers to cover any under-insurance and/or deductions owing to the application of franchise, etc.

The suggestion contained in point 5) under this title seems proper.

Buenos Aires, 27th August, 1971.

requis, moyennant une contre-garantie des assurés aux assureurs qui couvre toute sous-assurance et/ou déduction en raison de l'application de franchise, etc.

La proposition exprimée sous la rubrique 5) du présent titre semblerait convenir.

Buenos Aires, 27.8.71

IRISH MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

THE LETTERED RULES

1. We have no general observation applying to the lettered Rules as a whole.
2. There are no lettered Rules which should be amended, implemented or abolished.
3. It is not considered desirable that any new lettered Rules should be added.
4. We consider that the interpretation of the word « Peril » should be left to domestic law.
5. We have no suggestion for improving Rule F.
6. We suggest that invoice value be used - see later comments.

THE NUMBERED RULES

1. We have no general observations.
2. There are no Rules, other than those referred to in the Questionnaire, which should be amended.
3. We feel that an additional rule should be included to the effect that motor cars accompanied by their drivers should neither contribute to nor benefit from General Average.
4. We see no advantage in merging Rules I and II.
5. *Rule III.*
  - a) We consider that sacrifice of property and expenditure should not be treated differently.
  - b) We consider that the second part of this Rule should remain unchanged.
  - c) We suggest that the Rules should exclude all smoke damage howsoever caused.
  - d) No change is suggested here but we have an open mind on this question and will reconsider if a case is made for a change.

ASSOCIATION IRLANDAISE DE DROIT MARITIME

REPONSE

LES REGLES LETTRES

1. Nous n'avons pas d'observations d'ordre général à formuler en ce qui concerne les Règles lettrées prises dans leur ensemble.
2. Aucune Règle lettrée ne demande à être amendée, explicitée ou abolie.
3. Nous estimons qu'il ne serait pas souhaitable d'ajouter de nouvelles Règles lettrées à celles existant déjà.
4. Nous estimons que l'interprétation du mot « péril » devrait être laissée au droit national.
5. Nous n'avons pas de proposition pour améliorer la rédaction de la Règle F.
6. Nous proposons que l'on se serve de valeurs de facture - voir nos commentaires ci-après.

LES REGLES NUMEROTEES

1. Nous n'avons pas d'observations d'ordre général à formuler.
2. Aucune Règle autre que celles mentionnées dans le Questionnaire ne demande à être amendée.
3. Nous pensons qu'une nouvelle règle devrait être ajoutée, stipulant que les voitures accompagnées d'un chauffeur ne devraient, ni contribuer à l'avarie commune, ni en tirer avantage.
4. Nous ne voyons aucun intérêt à fondre les Règles I et II en une seule.
5. *Règle III.*
  - a) Nous estimons que les sacrifices de propriétés et les dépenses ne devraient pas être traités de manière différente.
  - b) Nous estimons que la seconde partie de cette Règle ne doit pas être modifiée.
  - c) Nous proposons que les Règles devraient exclure tout dommage par fumée de quelque façon que ce soit.
  - d) Nous ne proposons, ici, aucun changement, mais n'ayant pas encore pris position sur cette question, nous l'examinerons de nouveau si un changement est proposé.

6. *Rule IV*. We think that this Rule may now be obsolete, but even if it is we think it will do no harm to retain it. However, if it is proposed that this Rule should be deleted we will offer no objection.

7. *Rule V*. We do not agree with the contention referred to in the Questionnaire.

8. The comment made in connection with Rule IV above applies in this case also.

9. We consider that this Rule should remain unchanged.

10. *Rule X*.

a) We recommend that the Rule be amended so that Rule A is more strictly interpreted in that expenditure should be allowed in General Average only in so far as it is incurred for the common *safety* and the provisions of that Rule should not extend to include expenditure for the common *benefit* as it does at the moment. Thus, Port of Refuge expenses would only be allowable until the vessel has reached safety in the Port of Refuge and subsequent expenditure which is, in fact, incurred to enable the vessel to complete its voyage should not be allowed. We make this recommendation firstly because it is more fair and just and, secondly, because of the high ratio of adjustment costs to the actual expenditure incurred in such cases. It is felt that the proposed amendment would reduce the overall cost of General Average to the community.

b) No comment.

c) We do not feel that a flat percentage of wages is appropriate.

d) We consider that the Rules as at present worded are adequate.

*Rule XI* requires amendment in line with the proposed amendment to Rule X above.

11. *Rule XIII*. We feel that deductions serve no practical purpose and propose that there should be no deductions new for old.

12. *Rule XIV*. In line with the proposed amendment of Rule X, the second half of this Rule should be deleted, or the words « to enable the adventure to be completed » should be deleted.

14. *Rules XVI and XVII*.

a) We feel that a fixed value should be used thus saving considerable expense in the preparation of General Average adjustments. The suggestion that C. & F. value be used when freight is payable lost

6. *Règle IV*. Il se peut que cette Règle soit surannée, mais nous pensons que même s'il en est ainsi, il ne nuirait pas qu'elle soit maintenue. Toutefois, si l'on propose que cette Règle soit éliminée, nous n'y verrons pas d'inconvénient.

7. *Règle V*. Nous ne sommes pas d'accord avec l'argument soulevé dans le Questionnaire.

8. Les commentaires sur la Règle IV ci-dessus s'appliquent également dans ce cas.

9. Nous estimons que cette Règle devrait être maintenue sans modification.

10. *Règle X* :

a) Nous recommandons que cette Règle soit amendée afin que la Règle A soit interprétée plus strictement, si bien que la dépense admise en avarie commune soit limitée au *salut* commun et que les dispositions de cette Règle ne doivent plus s'étendre, comme elles le font actuellement, jusqu'à englober la dépense pour *l'intérêt* commun. Par conséquent, les dépenses dans un port de refuge ne seraient admises que jusqu'au moment où le navire se trouve en sécurité dans le port de refuge, et toute dépense consécutive encourue, en réalité, pour permettre au navire de continuer son voyage, ne devrait pas être admise. Nous faisons cette recommandation, premièrement, parce que nous estimons cette solution plus raisonnable et plus juste et, deuxièmement, en raison du rapport élevé des frais de dispache en comparaison des dépenses effectivement encourues dans de tels cas. Nous avons le sentiment que l'amendement proposé réduirait l'ensemble des frais d'avarie commune pour la communauté.

b) Pas de commentaires.

c) Nous ne croyons pas qu'un pourcentage fixe des salaires soit souhaitable.

d) Nous estimons que la rédaction actuelle des Règles est appropriée.

La *Règle XI* doit être amendée afin d'être en harmonie avec l'amendement proposé dans la Règle X ci-dessus.

11. *Règle XIII*. Nous pensons que les déductions ne sont d'aucune utilité pratique et proposons qu'il n'y ait pas de déduction pour « neuf au vieux ».

12. *Règle XIV*. En harmonie avec l'amendement proposé à la Règle X, la seconde partie de cette Règle devrait être abolie, ou les mots « pour permettre l'achèvement du voyage » biffés.

14. *Règles XVI et XVII*.

a) Nous préconisons l'utilisation d'une valeur fixe, ce qui réduirait considérablement les frais de la préparation des dispaches d'avarie commune. Nous sommes d'accord avec la proposition d'adopter des

or not lost and F.O.B. value be used in all other cases is considered suitable.

b) The inserted value is not a suitable measure.

15. *Rule XVIII.* We appreciate the problem but have no suggestions.

16. *Rule XX.* We consider that this Rule should be retained.

17. *Rule XXI.* We feel that the rate of interest should be increased to 6 %.

*Non Deductible Franchise :* We feel that this is best left to the common sense of the parties concerned in the General Average.

*Documentation :* We have no suggestion other than that valuation forms would not be required if the suggested amendment to Rule XVI is adopted.

September 21st, 1971.

P.J. Smith,  
Chairman, Sub-Committee.



valeurs C. & F. lorsque le fret est acquis à tout événement, et des valeurs F.O.B. dans tous les autres cas.

b) La valeur assurée n'est pas une bonne solution.

15. *Règle XVIII.* Nous apprécions le problème mais n'avons pas de proposition à faire.

16. *Règle XX.* Nous estimons que cette Règle devrait être maintenue.

17. *Règle XXI.* Nous pensons que le taux de l'intérêt devrait être porté à 6 %.

*Franchise non déductible :* Nous croyons qu'il vaut mieux laisser cette question à l'appréciation des parties intéressées dans l'avarie commune.

*Documentation :* Nous n'avons pas de proposition, sauf que l'émission de déclarations de valeur serait sans objet si l'on adoptait l'amendement proposé à la Règle XVI.

Le 21 septembre, 1971.

P.J. Smith,  
Président de la Commission.

## YUGOSLAV MARITIME LAW ASSOCIATION

## REPLY

The Yugoslav Maritime Law Association set up a Working Group to study the problems outlined in the 1970 Report of the Comité Maritime International in connection with the proposed revision of the York/Antwerp Rules 1950. After due study and consideration the Working Group elaborated the answers to the Questionnaire as follows :

## THE LETTERED RULES

1. There are no general observations applying to the lettered Rules.
2. There is no proposal tending to amend, implement or abolish the lettered Rules.
3. It is not considered desirable to add any new lettered Rules except as may be found necessary or convenient in the implementation of any of the proposals contained in subsequent answers.
4. In the view of the Y.M.L.A., the interpretation of « peril » referred to in Rule A, with reliance on applicable national law, works satisfactorily and no amplification of such a term is proposed.
5. The Y.M.L.A. feels reluctant to support any change in the wording of Rule F., being aware of the difficulties that any amendment would entail in the equilibrium of international interpretation.
6. The Y.M.L.A. sees no necessity to amend Rule G, having in mind that the numbered Rules dealing with this problem have priority in application, and any possible agreement on the elimination of the profit element could be achieved by appropriate alterations in the wording of Rules XV, XVI and XVII.
7. The Y.M.L.A. supports the suggestions that a new Rule should be inserted whereby salvage remunerations incurred for the common safety would constitute a General Average disbursement and be apportioned as such. However, having regard to difficulties that may arise when and where substantial differences occur between the valuations of the salvaged property as accepted by the forum assessing the salvage remuneration.

## ASSOCIATION YUGOSLAVE DE DROIT MARITIME

## REPONSE

L'Association Yougoslave de Droit Maritime a constitué un groupe de travail dans le but d'entreprendre l'étude des questions soulevées dans le rapport de 1970 du Comité Maritime International concernant la proposition de révision des Règles d'York et d'Anvers de 1950. Après un examen approfondi du sujet, le groupe de travail a répondu au questionnaire comme ci-après :

## LES REGLES LETTREES

1. Nous n'avons pas d'observations d'ordre général à formuler en ce qui concerne les Règles lettrées.
2. Nous n'avons pas de proposition à avancer pour l'amendement, l'explicitation ou l'abolition des Règles lettrées.
3. Nous estimons qu'il ne serait pas souhaitable d'ajouter de nouvelles Règles lettrées à moins que l'on ne les juge utiles à la réalisation d'une des propositions reprises dans les réponses qui suivent.
4. A notre avis, l'interprétation du mot « péril », mentionné dans la Règle A, lorsqu'elle est abandonnée à la loi nationale, donne toute satisfaction et nous ne proposons aucune amplification de ce terme.
5. L'Association Yougoslave, consciente des difficultés qu'un amendement pourrait créer dans l'équilibre d'une interprétation internationale de la Règle F, hésite à appuyer tout changement dans la rédaction de cette Règle.
6. L'Association Yougoslave ne voit pas la nécessité d'amender la Règle G, ayant à l'esprit que les Règles numérotées traitant de ce problème ont la priorité dans l'application et que tout accord pour l'élimination de l'élément de profit pourrait être réglé par une modification appropriée dans la rédaction des Règles XV, XVI et XVII.
7. L'Association Yougoslave appuie les propositions pour qu'une nouvelle Règle soit insérée stipulant que toute rémunération pour sauvetage encourue pour le salut commun soit admise en avarie commune et répartie comme telle. Toutefois, eu égard aux difficultés pouvant surgir lors d'écart sensibles entre les évaluations des biens sauvés suivant

ration and those at the time and place when and where the adventure ends, as ascertained in the usual manner in accordance with existing practices, it is submitted that the wording of a Rule similar to Rule 44-4 of the Rules of Practice of the London Association of Average Adjusters should be subjected to careful scrutiny. Reference is made to comments thereon in Lowndes and Rudolf, 9th Edition (1964) at p. 130 and in detail in the paper presented to the Insurance Institute of London, J.R.G. Griggs, « Aspects of Salvage » (Extracts published in The Review, 8th May, 1964).

### THE NUMBERED RULES

1. There are no general observations applying to the numbered Rules.

2. The Y.M.L.A. suggests that it is worth while taking into consideration the elimination of Rule IX, as no need seems to exist to have a special Rule dealing with the cases that are visualized, having regard to the present-day modes of ship propulsion.

3. Apart from any new Rule dealing with salvage remunerations as proposed under A, 7) above — whether lettered or numbered — it is not considered desirable to add any new numbered Rule.

4. *Rules I and II* : It is considered that these Rules may be merged into one, leaving the numbering of the Rules to the Drafting Committee unless the technical difficulties should prove greater than the expected advantages from such merging.

#### 5. *Rule III* :

- a) Our Association is not in favour of introducing a discrimination in the treatment of sacrifices of property on the one hand and expenditure on the other.
- b) The Y.M.L.A. is continuing the study of the problems involved in the proposals for the deletion of the 2nd part of this Rule as no unanimous conclusions could be reached as to whether or not such a deletion, or any modification, could lead to the desired simplification.
- c) It is considered that no allowance for smoke damage should be made in General Average.
- d) Since fire is one of the most dangerous perils at sea, it is felt that discouragement of the Master's free choice in the use of devices and means that he may have at his disposal in the efforts to extinguish a fire should be avoided.

6. *Rule IV* : The Y.M.L.A. would not oppose any agreement on either the deletion or retention of this Rule.

l'acceptation par le forum déterminant la rémunération de sauvetage, et celles au moment et à l'endroit où l'aventure se termine, telles qu'habituellement fixées conformément à la pratique en vigueur, nous soumettons que la rédaction d'une Règle similaire à la Règle 44-4 de « Rules of practice of the Association of Average Adjusters » devrait être l'objet d'un examen minutieux. Nous nous référons à ce sujet aux commentaires repris dans « Lowndes & Rudolf », 9<sup>e</sup> édition (1964), p. 130 et, en détail, dans la communication faite à l'Insurance Institute of London par Mr. J.R.G. Griggs, « Aspects of Salvage » (Extraits publiés dans « The Review » du 8 mai 1964).

### LES REGLES NUMEROTEES

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

2. L'Association Yougoslave pense qu'il serait utile d'envisager l'élimination de la Règle IX, car nul besoin ne se fait sentir d'avoir une Règle spéciale traitant des cas évoqués eu égard aux moyens actuels de la propulsion des navires.

3. Indépendamment de toute nouvelle Règle traitant de rémunérations de sauvetage, comme proposé à A, 7) ci-dessus — soit une Règle lettrée ou numérotée — il ne paraît pas utile d'ajouter une nouvelle Règle numérotée.

4. *Règles I et II* : Nous estimons que ces Règles peuvent être fondues en une seule, les soins du numérotage étant entre les mains du Comité de rédaction, à moins que les difficultés techniques ne dépassent les avantages que l'on attend d'une telle fusion.

#### 5. *Règle III* :

- a) Notre Association n'appuie pas une discrimination entre le traitement des sacrifices de propriétés d'une part, et celui des dépenses, d'autre part.
- b) L'Association Yougoslave poursuit l'étude des problèmes se rapportant aux propositions faites pour l'abolition de la seconde partie de cette Règle, l'unanimité n'ayant pu se faire quant à savoir si l'abolition ou une modification quelconque mènerait à la simplification souhaitée.
- c) Nous estimons qu'aucun dommage par fumée ne devrait être bonifié en avarie commune.
- d) Etant donné que l'incendie compte parmi les périls maritimes les plus redoutables, nous avons le sentiment qu'il faut éviter d'entraver le libre choix du Capitaine quant à l'usage des dispositifs et des moyens d'extinction à sa disposition.

6. *Règle IV* : L'Association Yougoslave ne ferait aucune opposition à un accord pour l'abolition ou pour le maintien de cette Règle.

7. *Rule V* : It is considered that this Rule should be retained as it now stands.

8. *Rule VI* : In the opinion of the Y.M.L.A., this Rule may be deleted.

9. *Rule VII* : It is considered that this Rule should remain as it stands.

10. *Rules X and XI* :

- a) and b) : The approach of the Y.M.L.A. to these two Rules is that it favours an improvement in the wording such as would achieve simplification in its application and harmony in the governing criteria relevant to these two Rules between themselves, on the one hand, and of both with Rule F, on the other.
- c) Support is given to the proposals for simplification of the calculation of the expenses in respect of the maintenance of the crew. It is further considered that a flat 10 % allowance for maintenance on the amount of wages would constitute a reasonable forfait basis.
- d) The Y.M.L.A. would favour the insertion of an explicit provision that the extra cost of transport by air of engine parts is allowable in General Average within the scope of the principles laid down in Rule F.

11. *Rule XIII* : The Y.M.L.A. supports the proposal for the deletion of this Rule to the effect that no deduction should be made in respect of « new for old ». Accordingly it is proposed that the wording of this Rule be altered to read : « No deduction « new for old » in respect of new parts or material shall be made from the cost of repairs allowable in General Average ».

12. *Rule XIV* : It is submitted that the third paragraph of this Rule should be deleted if the deductions « new for old » are abolished, as it has been suggested under 11 above.

13. *Rule XV* : The Y.M.L.A. maintains the view that this Rule should, in any case, ensure application of the same criteria in calculating the amount made good in General Average in respect of freight lost as those governing the calculation of the contributory value of freight.

14. *Rules XVI and XVII* :

- a) The Y.M.L.A. supports the view that the contributory value of the cargo should be based on principle on invoice values rather than market values.
- b) It is felt that the insured values should not provide the basis for the calculation of contributory values.
- c) The Y.M.L.A. favours the proposal to fix the freight at Shipowners' risk at two thirds of the gross freight.

7. *Règle V* : Nous estimons que cette Règle doit être maintenue telle quelle.

8. *Règle VI* : Cette Règle, à notre avis, peut être abolie.

9. *Règle VII* : Nous estimons que cette Règle doit être maintenue telle quelle.

10. *Règle X et XI* :

- a) et b) En ce qui concerne ces deux Règles, l'Association Yougoslave préconise une amélioration du texte, ce qui pourrait mener à une simplification dans son application et une harmonisation des critères s'appliquant, d'une part, à l'ensemble des deux Règles et, d'autre part, en liaison avec la Règle F.
- c) Nous appuyons les propositions faites pour la simplification des calculs des dépenses en rapport avec l'entretien de l'équipage. Nous estimons qu'un pourcentage fixe de 10 % des salaires pour l'entretien constituerait un forfait raisonnable.
- d) L'Association Yougoslave appuierait l'insertion dans les Règles d'une disposition explicite stipulant que les frais supplémentaires pour le transport par avion de pièces de machines sont admis en avarie commune aux termes du champ d'application repris à la Règle F.

11. *Règle XIII* : L'Association Yougoslave appuie la proposition pour l'abolition de cette Règle en sorte qu'aucune déduction ne devrait être faite à raison de différence du « neuf au vieux ». En conséquence, nous proposons que le texte de cette Règle soit modifié de la façon suivante : « Aucune déduction pour différence du « neuf au vieux » ne sera faite pour de nouvelles pièces ou du nouveau matériel dans les dépenses de réparations admises en avaries commune. »

12. *Règle XIV* : Si l'on abolit les déductions pour différence du « neuf au vieux », comme nous le proposons pour le numéro 11 ci-dessus, le troisième paragraphe de cette Règle doit également être aboli.

13. *Règle XV* : L'Association Yougoslave maintient l'opinion que cette Règle devrait, de toute façon, assurer l'application des mêmes critères pour les calculs des montants admis en avarie commune pour le fret perdu que ceux régissant les calculs des valeurs contributives du fret.

14. *Règles XVI et XVII* :

- a) L'Association Yougoslave appuie l'argument selon lequel la valeur contributive de la cargaison devrait, en principe, être basée sur les valeurs de facture plutôt que sur les valeurs de marché.
- b) Nous pensons que les valeurs assurées de la cargaison ne devraient pas être prises comme base pour le calcul des valeurs contributives.
- c) L'Association Yougoslave appuie la proposition de fixer le fret en risque aux deux tiers du montant brut du fret.

d) With reference to the suggestion in No. 13 above (Rule XV), the Y.M.L.A. feels that by adopting the solutions proposed under a) and c), a considerable simplification of most General Average adjustments would be attained.

15. *Rule XVIII* : Being in favour of the deletion of the present wording of Rule XIII, the Y.M.L.A. accordingly suggests the deletion of the words « subject to deduction in accordance with Rule XIII ». It is further submitted that the second paragraph should be amended to restrict its application to cases where the vessel has not been repaired.

16. *Rule XX* : In the interest of simplification, the Y.M.L.A. considers that there would not be much harm in abolishing the commission for the provision of funds to cover General Average disbursements.

17. *Rule XXI* : Realizing that the general feeling is that the rate of interest at 5 % has become unduly low, the Y.M.L.A. proposes an increase in the sum to 7 %. However, it is worth while considering fixing a time limit to the calculation of interest.

#### THE RULE OF INTERPRETATION

The Y.M.L.A. maintains the view that the Rule of Interpretation should be retained in its present wording.

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

1. The Y.M.L.A. supports the idea of adopting a non-deductible franchise but, at the same time, it is aware of the difficulties involved in amending the Rules to such effect, since a reasonable franchise limit would much depend on the size of the vessel, contributory values and the number of parcels of cargo. It is felt that the fixing of an adequate franchise limit represents a question to be dealt with in Underwriters' circles, outside the York/Antwerp Rules.

2. Support is given to the idea that problems connected with the issuance of security should remain under close study and that it would be useful if the C.M.I. would elaborate and recommend a standard form acceptable by both Shipowners and cargo interests including their Underwriters.

3. It is felt desirable to fix a limit under which no individual cargo interest should be called upon to contribute. It is apprehended, however, that a fixed amount per parcel of cargo might in some cases lead to injustice, considering that the reasonableness of the limit would



d) Se référant à la proposition mentionnée au No. 13 (Règle XV), l'Association Yougoslave pense qu'en adoptant la solution proposée à a) et c), on arriverait à une simplification considérable de la plupart des dispaches d'avarie commune.

15. *Règle XVIII* : Ayant appuyé l'abolition de la rédaction actuelle de la Règle XIII, l'Association Yougoslave propose, en conséquence, l'abolition des mots « sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII ».

Nous suggérons, en outre, que le second paragraphe soit amendé afin que l'on ne l'applique que dans les cas où le navire n'a pas été réparé.

16. *Règle XX* : L'Association Yougoslave estime qu'eu égard à la simplification qui en résulterait, il n'y aurait pas d'inconvénient appréciable si l'on supprimait la commission pour l'avance de fonds devant couvrir les débours d'avarie commune.

17. *Règle XXI* : Prenant conscience du fait que le taux d'intérêt de 5 % est devenu indûment bas, l'Association Yougoslave propose que le taux soit relevé à 7 %. Il serait peut-être prudent, toutefois, de songer à fixer un délai pour le calcul de l'intérêt.

#### LA REGLE D'INTERPRETATION

L'Association Yougoslave maintient l'opinion que la Règle d'interprétation devrait être maintenue dans sa rédaction actuelle.

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

1. L'Association Yougoslave appuie l'adoption d'une franchise non déductible, mais elle est également consciente des difficultés à prévoir si l'on désire amender les Règles dans ce sens, étant donné qu'une limite de franchise raisonnable dépend surtout de la taille du navire, des valeurs contributives et du nombre de colis dont se compose la cargaison. Nous pensons qu'il vaudrait mieux laisser la question de la fixation d'une limite de franchise appropriée à l'appréciation des assureurs maritimes plutôt qu'aux Règles d'York et d'Anvers.

2. Nous appuyons la suggestion d'après laquelle les problèmes se rapportant à l'émission de sécurités feraient l'objet d'une étude approfondie et qu'il serait utile que le C.M.I. élabore et recommande une formule unique qu'accepteraient les armateurs, aussi bien que les intéressés à la cargaison, y compris leurs assureurs.

3. Nous croyons qu'il serait souhaitable de fixer un montant en-dessous duquel aucune marchandise, en tant qu'intérêt séparé, ne serait appelé à contribuer. Nous appréhendons, toutefois, qu'un montant fixe par colis ne mène dans certains cas à des injustices, étant donné que la

depend to a large extent on the circumstances of each case, such as size of vessel, values of the interest involved and number of parcels of cargo.

4. It is submitted that passenger cars should be subject to contribution in General Average even when carried on luggage terms with their driver-owners. It is considered that such a solution is desirable, particularly when car-ferries are involved in General Average. However, there is no doubt that difficulties would be encountered in obtaining General Average security in the case of passenger cars.

5. It is felt that in cases where separation between interests involved in General Average is contemplated, negotiations would be simplified if the parties concerned had, by way of a schedule to the York/Antwerp Rules, an approved standard form of non-separation agreement available for reference.

6. It is not considered advisable to bring to life an alternative set of Rules intended for General applicability.

Zagreb, October 1971.

nature raisonnable de la limite dépendrait dans une large mesure de circonstances individuelles, telles que taille du navire, valeur des intérêts en jeu, et nombre de colis dont se compose la cargaison.

4. Nous suggérons que les voitures de passagers apportent leur contribution à l'avarie commune, même lorsqu'elles sont transportées à titre de bagages avec leur chauffeur/propriétaire. Cette solution est souhaitable, particulièrement lorsque des « car-ferries » sont mêlés à une avarie commune. Toutefois, il ne fait aucun doute que pour les voitures de passagers on éprouverait des difficultés à obtenir des garanties.

5. Nous avons le sentiment que dans les cas où il est question d'une séparation des intérêts mêlés à une avarie commune, les négociations seraient simplifiées si les parties intéressées avaient à leur disposition, en manière d'annexe aux Règles d'York et d'Anvers, un formulaire unique approuvé de « non-separation agreement ».

6. Nous ne croyons pas qu'il soit souhaitable de créer une série séparée de Règles conçues dans un esprit d'application générale.

Zagreb, octobre 1971.

## GERMAN MARITIME LAW ASSOCIATION

## REPLY

The German Maritime Law Association set up a special working group to deal with the revision of the York / Antwerp Rules as discussed in the International Subcommittee's preliminary report and questionnaire (CMI Documentation 1970, IV, page 74 et seq.). The composition of the working group reflected the desire of the German Maritime Law Association to have all parties participate in the work of the Association involved in the matters dealt with. Thus the working group consisted of representatives of insurers (hull, cargo and P. & I.), average adjusters, shippers, shipowners and banking as well as of the executive and judiciary.

Although outside the scope prescribed, the working group discussed whether the institute of General Average should be abolished totally. While a minority favoured such an idea, the majority did not feel in a position to share this view without having studied the economic aspect of an abolition beforehand. Only if and when statistic material is at hand will one be able to evaluate the economic consequences. We suggest, therefore, that the CMI take up this matter in order to collect such statistics from a couple of countries which might be provided by underwriters.

The working group considered a revision of the York / Antwerp Rules predominantly under the aspect of simplifying the Rules; it has besides tried to set bounds to an abusive exploitation of the institution of General Average.

## THE LETTERED RULES

1. There are no general observations as far as the lettered Rules are concerned.

2. and 3.

On the line of our general remarks as to the prevention of an abuse of the institution of General Average, our Association favours an amendment of Rule E reading as follows :

« The following documents have to be submitted to the average adjuster :

## ASSOCIATION ALLEMANDE DE DROIT MARITIME

## REPONSE

L'Association Allemande de Droit Maritime a constitué un groupe de travail dans le but d'entreprendre l'étude des questions soulevées par la révision des Règles d'York et d'Anvers dans le rapport préliminaire et le questionnaire (Documentation CMI 1970, IV, page 74 et suite). La composition du groupe de travail a reflété le désir de l'Association Allemande de Droit Maritime de réunir toutes les parties susceptibles de contribuer dans le domaine qui nous intéresse aux travaux de l'Association. De sorte que le groupe de travail était composé de représentants de compagnies d'assurances (corps, facultés et P. & I.), de dispacheurs, de chargeurs, d'armateurs et de banquiers, ainsi que du pouvoir exécutif et de la magistrature.

Bien qu'en marge de sa compétence, le groupe de travail a discuté de la question de savoir si l'avarie commune devait être totalement abolie. Alors que la minorité appuyait cette idée, la majorité ne se sentait pas en mesure de partager cette opinion sans avoir d'abord étudié l'aspect économique d'une telle abolition. C'est seulement lorsque l'on aura des statistiques objectives en main que l'on pourra évaluer les conséquences économiques. Nous proposons donc que le CMI aborde cette question afin d'obtenir ces statistiques de deux ou trois pays qui pourraient se les procurer grâce aux assureurs maritimes.

Le groupe de travail a envisagé une révision des Règles d'York et d'Anvers, principalement en ce qui concerne une simplification des Règles; il s'est efforcé, par ailleurs, de freiner l'exploitation abusive de l'institution de l'avarie commune.

## LES REGLES LETTRES

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

2. et 3. En ligne avec nos remarques générales où nous faisons état du désir de freiner l'exploitation abusive de l'institution de l'avarie commune, notre Association préconise un amendement à la Règle E conçu comme suit :

« Les documents ci-dessous doivent être soumis au dispacheur :

1. a detailed damage report of the captain and possibly the chief engineer signed by them;
2. the sea-protest, if any;
3. an extract of the log-book and the engineer's log-book covering the days of the accident signed by a notary;
4. the survey-report of the expert of the General Average community;
5. a declaration whether and where official proceedings investigating the accident have been taken or are being taken;
6. expertises revealing the cause of damage to ship and engine provided these damages have led to General Average. »

The motive of this amendment is that in fact the adjustment of General Average is not always as transparent as it should be. This concerns especially cargo owners who, due to this fact, are often not in the position to take steps as to a recourse or as to claiming that the declaration of General Average was not justified. On the other hand, the average adjuster can hardly deny an order of the shipowner to adjust the average although having doubts whether there are sufficient grounds; he may rely upon the statements and copies of documents submitted to him by the shipowner. Establishing a duty to furnish the average adjuster with the documents prescribed might under the threat of a possible recourse prevent a declaration of General Average too frivolous at the expense of the cargo.

4. It is not deemed proper to introduce a definition of « peril » in the Rules. Interpretation should rather be left to national law.

5. There are no proposals for an improvement of Rule F.

6. We do not favour the elimination of the profit element in assessing contributory values.

7. The question of adjustment of salvage remunerations is not considered to be a great problem over here. It rather seems to be a point in English practice only. Controversies here do not mostly arise from the differing adjustments of salvage remunerations but from the amount of the salvage remunerations contracted at between the shipowner and the salvor. This problem, however, does not call for a separate Rule, it can be overcome by calling in the cargo. While this seems to be the case in some other countries, steps have already been taken in that direction in Germany.

1. un rapport détaillé des dommages émanant du capitaine ainsi qu'éventuellement, du chef mécanicien, qu'ils auront signé;
2. le rapport de mer, s'il y en a un;
3. un extrait du journal de bord, pont et machine, couvrant les jours où l'accident a eu lieu et signé par un notaire;
4. le rapport d'expertise par l'expert de la communauté de l'avarie commune;
5. une déclaration stipulant où et quand les démarches officielles pour l'enquête sur l'accident ont eu lieu, ou auront lieu;
6. les expertises divulguant la cause des dommages au navire et aux machines, dans le cas où ces dommages ont entraîné l'avarie commune ».

Le mobile qui nous incite à proposer cet amendement réside dans le fait qu'en réalité la dispache de l'avarie commune n'est pas toujours aussi limpide qu'elle devrait l'être. Ceci intéresse surtout les propriétaires de la cargaison qui, en raison de cette situation, ne sont pas toujours à même de pouvoir prendre des dispositions qui leur permettraient une action récursoire ou de prétendre que la déclaration d'avarie commune n'était pas justifiée. Le dispacheur, pour sa part, peut difficilement ignorer un ordre qu'il aurait reçu de l'armateur d'établir la dispache de l'avarie, même s'il se demande si les raisons sont suffisantes; il pourra se fier aux déclarations et aux copies des documents qui lui ont été soumises par l'armateur.

En raison de la menace d'une action récursoire, l'obligation de fournir au dispacheur les documents prescrits serait de nature à empêcher une déclaration d'avarie commune injustifiée qui tournerait au détriment de la cargaison.

4. Nous jugeons qu'il n'est pas à propos d'introduire une définition du mot « péril » dans les Règles. L'interprétation de ce mot doit plutôt être abandonnée à la loi nationale.

5. Nous n'avons pas de propositions à faire pour améliorer la rédaction de la Règle F.

6. Nous n'appuyons pas l'élimination de l'élément de profit pour établir les valeurs contributives.

7. La question de la répartition des rémunérations pour un sauvetage n'est pas considérée dans notre pays comme un problème d'importance. Il semblerait que cette question n'intéresse que la pratique anglaise. Chez nous, dans la plupart des cas, les controverses ne sont pas soulevées à propos des façons différentes de répartir les rémunérations pour un sauvetage mais en raison du montant des rémunérations conclues entre l'armateur et le sauveteur. Toutefois, ce problème n'exige pas une Règle particulière mais peut être résolu en faisant appel à la cargaison. Bien qu'il en soit ainsi dans plusieurs pays, des mesures dans ce sens ont déjà été prises en Allemagne.

## THE NUMBERED RULES

1. There are no general observations as to the numbered Rules on our part.

2. There are no suggestions.

3. We favour the introduction of a non-separation agreement in a new Rule X, d). We refer to our comment *infra* under D) no. 5.

4. It certainly would be an advantage to merge Rules I and II but beyond this it is held appropriate to restate the whole Rules in a concentrated form.

### 5. *Rule III*

a) and b) The practice as it is is in accordance with the principle of General Average. A change would mean a deviation from Rule A which even under the aspect of simplification seems unnecessary.

c) The proposal to exclude smoke damage is supported. The assessment of smoke damage often seems to be a result of rough estimation. An elimination would be in the interest of simplification.

d) We are of the opinion that damage consequent upon water and upon the use of modern devices for extinguishing a fire should be treated equally. We think that the latter damage is already sufficiently covered by the term « or otherwise ».

6. *Rule IV*. It may be that this Rule is obsolete but since it does no harm we would not object to it remaining.

7. *Rule V*. We hardly see any effect of simplification if this suggestion is followed since in practice there is no severe difficulty to differentiate between damage caused by stranding and that caused by refloating operations. There are, however, difficulties arising from the necessary distinction between a stranding which would have taken place at any rate, the consequent loss or damage to ship and cargo being excluded from General Average, and a voluntary stranding without this presumption. Deleting the exclusion of the first case from General Average and thus treating both occurrences equally would certainly contribute to simplification. Rule V would then read as follows :

« When a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage caused to ship, cargo and freight or any of them shall be allowed as General Average. Loss or damage incurred in refloating such a ship shall be allowed as General Average, too. »

8. *Rule VI*. We would not object to an elimination of this Rule although it is not harmful.



## LES REGLES NUMEROTEES

1. Nous n'avons pas d'observations d'ordre général à formuler.
2. Nous n'avons pas de proposition à faire.
3. Nous appuyons l'insertion dans la nouvelle Règle X, d) d'un « non-separation agreement ». Nous nous référons à nos remarques sub. D, no. 5.
4. Il y aurait certainement intérêt à fondre les Règles I et II, mais ceci mis à part, il serait souhaitable que les Règles dans leur ensemble soient présentées sous une forme condensée.

### 5. Règle III.

- a) et b) La pratique actuelle est en harmonie avec les principes de l'avarie commune. Un changement entraînerait une déviation de la Règle A et semblerait superflu, même envisagé sous un angle de simplification.
- c) Nous appuyons la proposition d'abolir le dommage par fumée. L'évaluation du dommage par fumée est souvent déterminée par des calculs approximatifs. L'abolition serait à l'avantage de la simplification.
- d) Nous sommes d'avis que les dommages dus à l'eau et à l'usage d'inventions modernes pour éteindre un incendie devraient être traités sur le même pied. Nous pensons que ce dernier dommage est déjà suffisamment couvert par le terme « ou autrement ».

6. *Règle IV.* Cette Règle peut paraître anachronique mais comme elle est anodine nous ne ferions pas obstacle à ce qu'elle subsiste.

7. *Règle V.* Nous ne voyons guère où l'on trouverait une simplification si cette proposition était suivie vu qu'en pratique il n'y a pas de difficulté réelle à faire la différence entre un dommage causé par un échouement et un dommage causé par des opérations de renflouement. Il existe néanmoins des difficultés découlant de la distinction qu'il faut faire entre un échouement qui aurait eu lieu de toute façon, la perte du navire et les dommages à celui-ci étant exclus de l'avarie commune, et un échouement volontaire sans cette présomption. Si l'on abolit l'exclusion du premier cas de l'avarie commune et que l'on traite les deux événements sur le même pied, on arrivera certainement à une simplification. La Règle V serait alors libellée comme suit :

« Quand un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou avarie résultant pour le navire, le chargement et le fret, ou pour l'un d'eux, sera admis en avarie commune. Les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront également admis en avarie commune. »

8. *Règle VI.* Nous ne verrions pas d'objection à abolir cette Règle bien qu'elle soit anodine.

9. *Rule VII.* It is recognized that damage to machinery and boilers of a ship afloat may be an extraordinary sacrifice incurred for the common safety in the sense of Rule A. But an allowance of this kind of damage in General Average would certainly cause difficulties in evidence. It might even conjure up a danger of fraud. This Rule should, therefore, be retained.

10. *Rule X and Rule XI*

- a) The working group has discussed at length the question whether General Average should be reduced to the principle of common safety and excluding the principle of common benefit as far as possible. No unanimous view could be reached. The majority, however, voted for a retention of the principle of common benefit. It was argued that an elimination would have severe economical consequences for the shipowner and that an elimination could not be justified because the shipowner is usually forced by law to perform the entire contract of carriage.
- b) In view of Rule F and after the proposed introduction of a non-separation agreement, Rule X, d) should be deleted.
- c) In practice, there is no difficulty in assessing the expenses in respect of the maintenance of the crew, therefore, no material simplification will be reached by fixing the expenses on a forfait basis. It is suggested, however, to consider a reduction of the wages of the crew to a certain percentage being made good in General Average.
- d) As to air freight, matters should be left as they are.

11. *Rule XIII.* There should result some simplification from the suggestion of the AIDE to exclude deductions « new for old » for ships up to an age of eight years and to provide for a deduction on a forfait basis of 1/3 for ships over eight years of age. This proposal is favoured by us.

12. *Rule XIV.* Since a retention of Rules X, XI and XIII in principle is supported by us, Rule XIV is not affected.

13. *Rule XV.* This Rule is to be retained because the freight at shipowners' risk should contribute to General Average.

14. *Rule XVI and Rule XVII.*

- a) The assessment of the market values raises a lot of difficulties so that, in practice, CIF values have often already been taken. We therefore favour fixing the contributory values of the cargo on a C. & I. or FOB basis if the freight is still at shipowners' risk, and accordingly on a CIF basis if it is payable

9. *Règle VII.* Nous reconnaissons que le dommage aux machines et chaudières peut être considéré comme sacrifice extraordinaire encouru pour le salut commun dans le sens de la Règle A, mais l'admission de ce genre de dommage en avarie commune causerait certainement des difficultés de preuve. Cela pourrait même évoquer le danger de fraude. Cette Règle, en conséquence, devrait être maintenue.

10. *Règle X et Règle XI.*

- a) Le groupe de travail a longuement discuté de la question de savoir si l'avarie commune devrait, dans la mesure du possible, se réduire aux principes de salut commun et exclure les principes de l'intérêt commun. Il n'a pas été possible de faire l'unanimité sur ce point. Toutefois, la majorité a voté pour le maintien du principe de l'intérêt commun. Il fut soutenu qu'une élimination aurait de sérieuses répercussions économiques pour l'armateur et qu'une telle élimination ne saurait être justifiée, l'armateur étant généralement obligé par la loi de s'acquitter intégralement du contrat de transport.
- b) En raison de l'existence de la Règle F et de la proposition d'introduire un « non-separation agreement », la Règle X, d) devrait être abolie.
- c) Il n'y a, en principe, aucune difficulté à déterminer les dépenses en rapport avec l'entretien de l'équipage et l'on n'arrivera, de ce fait, à aucune simplification réelle en fixant les dépenses sur une base forfaitaire. Nous proposons, toutefois, que l'on envisage une réduction des salaires de l'équipage sur un certain pourcentage qui serait admis à l'avarie commune.
- d) Il serait souhaitable, en ce qui concerne le fret aérien, qu'on laisse les choses comme elles sont.

11. *Règle XIII.* On doit s'attendre à une simplification si l'on suit la proposition de l'AIDE d'abolir les déductions pour différence du « neuf au vieux ». pour les navires n'ayant pas dépassé l'âge de huit ans et de prévoir une déduction sur la base forfaitaire d'un tiers pour les navires dépassant huit ans. Nous appuyons cette proposition.

12. *Règle XIV.* Cette Règle n'est pas affectée, étant donné qu'en principe nous appuyons le maintien des Règles X, XI et XIII.

13. *Règle XV.* Cette Règle devrait être maintenue du fait que le fret en risque pour l'amateur devrait contribuer en avarie commune.

14. *Règle XVI et Règle XVII.*

- a) Le calcul des valeurs de marché ayant donné lieu à de nombreuses difficultés, il se trouve, qu'en pratique, on prend souvent les valeurs CAF. Nous proposons donc que, si le fret est encore en risque pour l'armateur, on fixe les valeurs contributives de la cargaison sur une base C. & A. ou

« ship lost of not lost ». We would not, however, recommend using the term « invoice value » as such. Besides the fact that eventually cargoes are not covered or accompanied by an invoice, the value stated in invoices is sometimes made up according to the actual circumstances, e.g. in view of certain customs regulations, and thus differs from the real CIF or FOB values. The interested parties should not be forced by introducing the term « invoice value » into the rules to stick to the statements as laid down in the invoice but should have the possibility of checking whether the invoice value is identical with the real CIF, FOB values.

- b) Since the insurance contracts differ as to the inclusion of profit, the basis of the insured value of the cargo would not be appropriate.
- c) We would support the suggestion to fix the freight at ship-owners' risk at two thirds of the gross freight.
- d) This suggestion is not supported.

15. *Rule XVIII*. Since Rule XIII should be retained no amendment is necessary. There are no suggestions in respect of the second paragraph.

16. *Rule XX*. The allowance of the commission is held to be a necessary inducement to put up money for General Average purposes and thus Rule XX should be retained.

17. *Rule XXI*. Rule XXI should be retained, the period of interest, however, should be extended to two months after the date of the General Average statement, this being the case in the « Rhine - Rules ». The rate of interest of 5 % seems to be unduly low with respect to the present economic situation.

#### THE RULE OF INTERPRETATION

This Rule does no more than embody the principle « *lex specialis derogat legi generali* ». We do not see any necessity to amend this Rule. This might rather lead to confusion as to which category of Rules are predominantly applicable.

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

- 1. There will be no material effect of simplification by introducing a non-deductible franchise since this would still require at least a partial General Average statement. It should be rather left to the discretion of the parties.

FOB et, en conséquence, sur une base CAF si le fret est acquis à tout événement. Toutefois, nous ne recommandons pas l'emploi comme tel du terme « valeur de la facture ». Hormis le fait que certaines cargaisons ne sont pas couvertes par, ou accompagnées d'une facture, la valeur indiquée est parfois calculée en fonction des circonstances mêmes, en raison de certains règlements douaniers, par exemple, et, par conséquent, ne concorde pas avec les véritables valeurs CAF ou FOB. Les parties intéressées ne devraient pas, par l'introduction du terme « valeurs de facture », être obligées de s'en tenir aux conditions imposées dans la facture, mais devraient avoir la possibilité de vérifier si la valeur de la facture est identique à celle des véritables valeurs CAF et FOB.

- b) Les contrats d'assurance n'étant pas concordants en ce qui concerne l'inclusion du profit, il ne conviendrait pas de prendre comme base la valeur assurée de la cargaison.
- c) Nous appuierions la proposition de fixer le fret en risque pour l'armateur aux deux tiers du montant brut du fret.
- d) Nous n'appuyons pas cette proposition.

15. *Règle XVIII*. Puisque la Règle XIII devrait être maintenue, à notre avis aucun amendement n'est nécessaire. Nous n'avons pas de proposition à faire en ce qui concerne le second paragraphe.

16. *Règle XX*. La bonification d'une commission est prévue comme étant un encouragement nécessaire à avancer de l'argent pour les besoins d'une avarie commune et, de ce fait, la Règle XX devrait être maintenue.

17. *Règle XXI*. La Règle XXI devrait être maintenue mais la période d'intérêt prolongée à deux mois au-delà de la date de l'établissement de la dispache, ce qui est le cas pour les « Règles du Rhin ». Le taux d'intérêt semble indûment bas par comparaison avec la situation économique actuelle.

#### LA REGLE D'INTERPRETATION

Le rôle de cette Règle se borne au principe de « *lex specialis derogat legi generali* ». Nous ne voyons aucune nécessité de l'amender. Ceci pourrait mener à une certaine confusion quant à la catégorie de Règles devant être appliquées de manière prédominante.

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

1. L'insertion d'une franchise non déductible n'entraînerait pas un effet matériel de simplification car cela pourrait encore exiger au moins une déclaration partielle d'avarie commune. Il vaudrait mieux laisser ce point à la discrétion des parties.

2. The most suitable way to gain some simplification and uniformity would be the introduction of a standard form embracing average bond, declaration of value and underwriters' guarantee. We would consider appropriate the attached draft worked out by the European General Average Adjusters.
3. Since the General Average statement has to be made up anyhow, we do not see any material effect of simplification by not collecting certain insignificant contributions. The decision should be left to practice as to which of the insignificant contributions at hand outweigh the cost of collection.
4. A regulation of these matters seems premature at present.
5. The introduction of a standard form of a non-separation agreement is favoured. A draft of such an agreement worked out by the International Association of European Average Adjusters is attached. Better than putting it into a schedule seems an introduction in the Rules themselves. A most suitable place would be Rule X, d) (the present one being abolished).
6. To work out a separate set of simplified rules does not seem appropriate; we do, however, favour a modernised and concentrated restatement of the whole York / Antwerp Rules.

Hamburg, August 1971

Hs/Kn

2. La meilleure façon d'atteindre un certain degré de simplicité et d'uniformité est d'introduire un formulaire unique réunissant le compromis d'avarie, la déclaration des valeurs et la garantie des assureurs. Nous estimons que le projet en annexe, qui a été conçu par l'Association Internationale des Dispatcheurs Européens, répond à la demande.
3. Puisqu'il faut de toute façon établir un rapport d'avarie, nous ne voyons pas comment l'on arriverait à une simplification quelconque en n'encaissant pas les contributions insignifiantes. C'est en se fiant à la pratique que l'on pourra décider quelles sont les contributions insignifiantes qui font le poids avec les frais encourus.
4. Un règlement de ces questions semble prématuré au stade actuel.
5. Nous appuyons l'incorporation d'un texte uniforme de « non-separation agreement ». Nous annexons le projet d'un tel accord conçu par l'Association Internationale des Dispatcheurs Européens. Il semble qu'il vaudrait mieux incorporer le projet dans les Règles plutôt que d'en faire une annexe. L'endroit approprié serait à la place de la Règle X, d) qui a été abolie.
6. Une série séparée de Règles simplifiées ne semble pas opportune; toutefois, nous appuyons un remaniement tendant à condenser et à moderniser l'ensemble des Règles d'York et d'Anvers.

Hambourg, août 1971  
Hs/Kn

**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 : .....

| B/L No. : Marks and Nos. Description of goods : | Fob.<br>Value | Cif.<br>Value |
|---|---------------|---------------|
|   |               |               |
|   |               |               |

Deposit : .....

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

.....  
**Signature of Shipowners**                      **Signature of Consignees**  
 or their Agents                                      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<br>connaissance : | Marques<br>et Nos : | Description des<br>Marchandises : | Valeur<br>Fob. | Valeur<br>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.

## NON SEPARATION AGREEMENT

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 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 unless sold or otherwise disposed of short of that 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.

**NON SEPARATION AGREEMENT**  
(Convention de non-séparation)

Si la cargaison du navire, ou une partie de celle-ci, est acheminée vers sa destination d'origine par un autre navire ou par d'autres navires ou par d'autres transports, les droits et les obligations d'avarie commune ne seront pas affectés par cet acheminement, l'intention étant de placer, autant que possible, les parties intéressées dans la situation qu'elles auraient connue si ce réacheminement n'avait pas eu lieu et si l'aventure s'était poursuivie par le navire originel, aussi longtemps qu'il est permis de le faire par la loi applicable ou par le contrat d'affrètement.

La base de la contribution à l'avarie commune des propriétés engagées, sera la valeur lors de la délivrance à la destination d'origine, à moins que les biens n'aient été vendus ou autrement aliénés avant d'arriver à cette destination; mais lorsqu'aucune cargaison n'est acheminée à bord du navire d'origine, la contribution sera calculée sur base de la valeur réelle à la date à laquelle le déchargement de la cargaison a été terminé.

BELGIAN ASSOCIATION OF MARITIME LAW

REPLY

The Subcommittee of the Belgian Association of Maritime Law has made a study of the Preliminary Report and Questionnaire of the President of the International Subcommittee of the International Maritime Committee for the « Revision of the York/Antwerp Rules, 1950 », which document was published in C.M.I. « Documentation », volume « 1970 IV », page 75 onwards.

Unanimous agreement was reached on the following replies :

LETTERED RULES

Qu. 1 : No.

Qu. 2 : See questions 5 and 7.

There is no mention in the Questionnaire of Rule D whilst it is clear that its scope is not always fully understood and that its application is, in numerous cases, rendered illusory. We do not, to be sure, suggest having it amended : it is well drafted. But a study should be made of the problem of obstacles, whether they concern evidence or whether they concern time-bar, of which the parties wishing to avail themselves come up against, as well as of the means and facilities which might be placed at the disposal of such parties so as to allow them to assert their rights.

Qu. 3 : No.

Qu. 4 : We agree that with regard to a General Average act, the notion of « peril » does not require to be precisely defined. However, may we be allowed to express the wish that the notion of « peril » be construed with a little more rigour.

Qu. 5 : No proposal.

The interpretation of Rule F, and more particularly its application to « extra » damage incurred in substitution for other damage which would have been admitted in General Average, sometimes gives rise to controversies. It would seem desirable that ideas be clearly defined in this connection.

Qu. 6 : No.

ASSOCIATION BELGE DE DROIT MARITIME

REPONSE

La Commission de l'Association Belge de Droit Maritime a procédé à l'étude du rapport préliminaire et du questionnaire du Président de la Commission Internationale du Comité Maritime International « Revision des Règles d'York et d'Anvers 1950 », document qui a été publié dans la « Documentation » du C.M.I. dans le fascicule « 1970 IV », aux pages 75 et suivantes.

Un accord unanime est intervenu au sein de la Commission concernant les réponses suivantes :

QUESTIONS CONCERNANT LES REGLES LETTRES

Qu. 1 : Non.

Qu. 2 : Voir questions 5 et 7.

Le questionnaire ne mentionne pas la Règle D. Or il est apparu que sa portée n'est pas toujours bien comprise et que son application est dans de nombreux cas rendue illusoire. Certes, il n'est pas proposé de la modifier : elle est bien rédigée. Mais il faudrait étudier le problème des obstacles que rencontrent, tant en ce qui concerne les preuves que les prescriptions, les parties qui désirent s'en prévaloir, ainsi que celui des moyens et des facilités qui pourraient être mis à la disposition de ces parties pour leur permettre de faire valoir leurs droits.

Qu. 3 : Non.

Qu. 4 : Il est admis qu'il ne convient pas de définir la notion de « peril » en rapport avec l'avarie commune de manière plus précise. Toutefois, il est permis d'exprimer le souhait que la notion de « peril » soit appréciée avec plus de rigueur.

Qu. 5 : Pas de proposition.

L'interprétation de la Règle F et plus particulièrement de son application au dommage supplémentaire encouru en substitution d'un autre dommage qui aurait été admissible en avarie commune donne parfois lieu à des controverses. Il serait souhaitable de préciser les idées à ce propos.

Qu. 6 : Non.

Qu. 7 : One must avoid establishing the adjustment of salvage remunerations on a basis other than that which is defined in Rule B. This principle should either be embodied in the numbered Rules relating to contributory values, or in a separate rule.

#### NUMBERED RULES

Qu. 1, 2 and 3 : Please see our remarks concerning the particular Rules.

Qu. 4 : It is desirable that Rules I and II be merged into one.

Qu. 5 :

- a) It is advisable to maintain the status quo.
- b) The exclusion of all compensation in respect of such proportions of the ship and cargo which have been on fire should be maintained.
- c) and d) The damage referred to in these two questions should be treated in the same fashion as damage resulting from extinguishing water but only, of course, to the extent where such damage results from a General Average act.

Qu. 6 : This obsolete Rule should be eliminated.

Qu. 7 : Status quo.

Qu. 8 : This obsolete Rule should be eliminated.

Qu. 9 : It is advisable to limit the exception made in Rule A. This problem has already been studied by the International Association of European Average Adjusters. At a General Meeting held in April 1965 (Antwerp), this Association, following a proposal from the International Subcommittee entrusted with the study of Rule VII and presided over by Mr. Pierre Baugniet, expressed the wish that a new text be substituted for the present text of Rule VII. The text reads as follows :

« Rule VII of the York/Antwerp Rules (2nd April 1965)

- » Damage to machinery and boilers.
- » Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in General Average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage.
- » Where a ship is afloat, no loss or damage caused by working the machinery and boilers, including loss or damage due to a modification of their working or to such measures shall in any circumstances be made good as General Average.
- » On the other hand, in the case of damage to the machinery and boilers of a ship afloat, any aggravation of this damage proved to be the direct consequence of measures taken on account of that damage

Qu. 7 : Il faut éviter que la répartition des rémunérations pour sauvetage soit établie sur des bases autres que celles déterminées à la Règle B. Ce principe devrait être acté soit dans les Règles numérotées qui s'occupent de la détermination des valeurs contributives soit dans une règle séparée.

#### QUESTIONS CONCERNANT LES REGLES NUMEROTEES

Qu. 1, 2 et 3 : Voir observations concernant les règles particulières.

Qu. 4 : Il est souhaitable de confondre les Règles I et II en une seule.

Qu. 5 :

- a) Il convient de maintenir le statu-quo.
- b) Il faut maintenir l'exclusion de toute bonification en rapport avec les parties du navire et de la cargaison qui ont été en feu.
- c) et d) Le dommage visé par ces deux questions doit être traité de la même manière que le dommage par eau d'extinction mais seulement bien entendu, dans la mesure où un pareil dommage résulte de l'acte d'avarie commune.

Qu. 6 : Cette Règle anachronique devrait être abolie.

Qu. 7 : Statu-quo.

Qu. 8 : Cette Règle anachronique devrait être supprimée.

Qu. 9 : Il convient de limiter l'exception qui est faite à la Règle A. Ce problème a été étudié auparavant par l'Association Internationale de Dispatcheurs Européens. Cette Association a en son assemblée générale d'avril 1965 (Anvers), sur proposition de la Commission Internationale chargée de l'étude de la Règle VII et présidée par Monsieur Pierre Baugniet, exprimé le souhait qu'un texte nouveau soit substitué au texte actuel de la Règle VII. Ce texte est le suivant :

« Règle VII des Règles d'York et d'Anvers; (2 avril 1965)

- » Dommages à la machinerie
- » Le dommage causé à la machinerie d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage.
- » Lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement de la machinerie, y compris la perte ou avarie due à une modification de son fonctionnement ou à une mesure de ce genre, ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune.
- » Par contre, en cas d'avarie à la machinerie d'un navire à flot, toute aggravation prouvée de cette avarie, directement consécutive aux mesures motivées par celle-ci et raisonnablement décidée pour le salut

» and reasonably incurred for the common safety and in order to save » expense, shall be allowed in General Average. »

It is proposed that Rule VII be amended along the lines of the above-mentioned text.

If Rule VII were to be retained, it would, notwithstanding, be advisable to harmonize the English and French texts where there is the question of « loss or damage due to compounding of engines... »

Qu. 10 :

a) We agree that Rules X and XI make an exception in a certain measure to Rule A. May we, however, be allowed to put forward the following observations :

1. Rules X and XI are older than Rule A.
2. There are practical and commercial motives for retaining Rules X,b) and XI,b). The existence of these Rules is also likely to avoid conflicts.
3. This should not prevent us from seeking the means of combating abuses.
4. These means could be the following :
  - i) Frame the definition of « common benefit ».
  - ii) Examine the possibility of discriminating between, on the one hand, the time required for provisional repairs and, on the other hand, the time required for permanent repairs in order to limit the period of detention in a port of refuge to the time which is strictly necessary to allow carrying out repairs likely to enable the vessel to proceed upon her voyage to her destination.
  - iii) Allow the expenses at the port of refuge only as long as the call at that port is profitable to the common benefit and not merely to the interests of the shipowner.

b) It is desirable that that part of Rule X which is titled d) be deleted.

c) The fixing of expenses in respect of the provisions of the crew on a forfait basis can be agreed to when the shipowner finds it impossible to submit convincing proof of such expenses.

d) Transport by air being no longer an exception, any resulting costs may be considered as a normal accessory of repairs.

Qu. 11 : The abolition of Rule XIII would appear opportune. If, however, this abolition is not generally well received, it is proposed that the simplified Rule, which has been elaborated by the International Association of European Adjusters, be accepted.

Qu. 12 : The first and second paragraphs of this Rule should be retained.



» commun et dans un but d'économie, sera admise en avarie  
» commune ».

Il est proposé que la Règle VII soit modifiée en s'inspirant du texte précité.

Si la Règle VII était maintenue, il conviendrait néanmoins de mettre en concordance le texte en langue anglaise et le texte en langue française lorsqu'il est question de « loss or damage due to compounding of engines... ».

Qu. 10 :

- a) Il est admis que les Règles X et XI font exception dans une certaine mesure à la Règle A. Il est néanmoins permis de formuler les observations que voici :
  1. Les Règles X et XI sont plus anciennes que la Règle A.
  2. Il existe des motifs d'ordre pratique et commercial pour maintenir les Règles X.b) et XI.b). L'existence de ces Règles est également de nature à éviter des conflits.
  3. Il n'empêche que la recherche des moyens pour combattre les abus est souhaitable.
  4. Ces moyens pourraient être les suivants :
    - i) Encadrer la définition de « common benefit »
    - ii) Examiner la possibilité de faire la distinction entre d'une part le temps que nécessite une réparation provisoire et d'autre part le temps nécessaire à une réparation définitive de manière à limiter la durée de la relâche au temps qui est strictement nécessaire pour permettre d'effectuer une réparation qui est susceptible de permettre au navire d'accomplir son voyage jusqu'à destination.
    - iii) N'admettre les dépenses au port de relâche en avarie commune qu'aussi longtemps que le séjour dans ce port profite à l'intérêt du seul armateur.
- b) Il est souhaitable d'abolir la partie de la Règle X qui est intitulée d)
- c) La fixation des dépenses en rapport avec les vivres de l'équipage sur une base forfaitaire peut être acceptée lorsque l'armateur se trouve dans l'impossibilité de rapporter des preuves convaincantes de ces dépenses.
- d) Le transport par avion n'étant plus exceptionnel, son coût peut être considéré comme un accessoire normal des réparations.

Qu. 11 : L'abolition de la Règle XIII paraît opportune. Toutefois s'il n'existe pas un sentiment général favorable à cette abolition il est proposé d'accepter la règle simplifiée qui a été élaborée par l'Association Internationale de Dispatcheurs Européens.

Qu. 12 : Il faut maintenir le premier et le deuxième paragraphes de cette Règle.

As to the third paragraph, whether it should be retained or abolished, depends on the decision arrived at with regard to Rule XIII.

Qu. 13 : Concerning freight at shipowner's risk, its admission in General Average and its contribution to General Average should be retained.

The fixing of freight at shipowner's risk, insofar as General Average is concerned, would be considerably simplified if it were calculated on a forfait basis. This solution would entail an amendment of the second paragraph of Rule XV.

Qu. 14 :

- a) For the purpose of simplification, the adoption of invoice values would be opportune for fixing the values to be admitted for goods lost or damaged by sacrifice, as well as for calculating the contributory value of the cargo. For all that, one should make sure that the value of the invoice is factual. Besides which, it is possible that, in certain cases, an invoice does not exist. It should then be possible to have recourse to the market price, be it as a corrective or by way of a subsidiary.
- b) The insured value cannot be used as a base for fixing contributory values or admissions.
- c) Please refer to the observation expressed in reference to question 13.
- d) We do not favour the suggestion advocating the elimination of the profit element.

Qu. 15 : The amendments to be made to the first paragraph of Rule XVIII depend on the solution retained in reference to Rule XIII.

The study of the second paragraph of Rule XVIII should be put into the hands of the average adjusters.

Qu. 16 : Status quo.

Qu. 17 : Status quo.

#### RULE OF INTERPRETATION

Status quo.

#### OTHER MATTERS NOT DEALT WITH IN THE « Y.A.R. 1950 »

1. The question of providing and/or agreeing to and/or recommending a non-deductible franchise should be left to the parties and the average adjusters and not to the York/Antwerp Rules.

2. The problems relating to General Average bonds, securities and declarations of value should not be dealt with in the York/Antwerp Rules. They could perhaps be the subject of provisions in the bills of

Quant au troisième paragraphe, son maintien ou son abolition dépend des décisions prises à propos de la Règle XIII.

Qu. 13 : En ce qui concerne le fret en risque pour l'armateur, son admission en avarie commune et sa contribution en avarie commune sont à retenir.

La fixation du fret en risque pour l'armateur, pour les besoins de l'avarie commune, serait considérablement simplifiée si elle était calculée sur une base forfaitaire. Cette solution entraînerait la modification du deuxième paragraphe de la Règle XV.

Qu. 14 :

- a) Dans un but de simplification, la prise en considération des valeurs de facture serait opportune tant pour la fixation de la valeur à admettre pour les marchandises perdues ou avariées par sacrifice que pour le calcul de la valeur contributive de la cargaison. Encore faut-il qu'il soit veillé à ce que la valeur de facture soit réaliste. Par ailleurs dans certains cas il peut ne pas exister de facture. Le recours au prix du marché doit dès lors demeurer possible soit comme correctif soit à titre subsidiaire.
- b) La valeur assurée ne peut pas servir de base à la fixation de la valeur contributive ni des admissions.
- c) Il est référé à l'observation formulée à propos de la question 13.
- d) La proposition préconisant l'élimination de l'élément de profit n'est pas retenue.

Qu. 15 : Les modifications à apporter au premier paragraphe de la Règle XVIII dépendent de la solution retenue à propos de la Règle XIII.

L'examen du second paragraphe de la Règle XVIII devrait être confié aux dispacheurs.

Qu. 16 : Statu-quo.

Qu. 17 : Statu-quo.

#### QUESTIONS CONCERNANT LA REGLE D'INTERPRETATION

Statu-quo.

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

1. Il faut laisser aux parties et aux dispacheurs et non aux Règles d'York et d'Anvers le soin de prévoir et/ou de convenir et/ou de recommander une franchise non déductible.

2. Les problèmes relatifs aux compromis d'avarie commune, aux sécurités et aux déclarations de valeur ne doivent pas être traités dans les Règles d'York et d'Anvers. Ils peuvent faire l'objet de stipulations

lading and it is desirable that average adjusters be asked to make suggestions in this connection.

3. Same solution as for sub. 1.

4. We do not favour the need of elaborating a particular Rule in regard to Containers.

May we remark, however, that the hull of containers, as well as private cars on board car-ferries, should contribute towards General Average.

5. The task of settling the problem of non-separation agreement should be left to the practitioners and not to the York/Antwerp Rules.

6. It is inopportune to envisage a set of simplified Rules distinct from the Rules themselves.

Note :

This report of the Subcommittee was approved by the General Assembly of the Association Belge de Droit Maritime/Belgische Vereniging voor Zeerecht held on the 23rd November 1971.

préalables dans les connaissements et il est souhaitable que les dispatcheurs soient priés de faire des propositions à ce propos.

3. Même solution que sub. 1.

4. La nécessité d'élaborer une règle particulière à propos des containers n'est pas retenue.

Il est toutefois permis d'observer que tant les corps des containers que les voitures particulières à bord des car-ferries doivent contribuer aux avaries communes.

5. Il faut laisser aux praticiens et non aux Règles d'York et d'Anvers le soin de régler le problème de « non separation agreement ».

6. Il est inopportun d'envisager une série de règles simplifiées distinctes des règles elles-mêmes.

Note :

Le rapport précité de la Commission a été approuvé par l'Assemblée générale de l'Association Belge de Droit Maritime/Belgische Vereniging voor Zeerecht du 23 novembre 1971.

## INDEX

| ERRATA   | Page    |
|--|---------|
| Documentation CMI, volumes I & II                            | 151-152 |
| <b>REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950</b>               |         |
| <b><i>REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS DE 1950</i></b> |         |
| <b>REPLIES - REPONSES</b>                                    |         |
| YA-9 United States - <i>Etats-Unis</i>                       | 154-155 |
| YA-10 Canada - <i>Canada</i>                                 | 174-175 |
| YA-11 Argentine - <i>Argentine</i>                           | 186-187 |
| YA-12 Ireland - <i>Irlande</i>                               | 208-209 |
| YA-13 Yugoslavia - <i>Yougoslavie</i>                        | 214-215 |
| YA-14 Germany - <i>Allemagne</i>                             | 224-225 |
| YA-15 Belgium - <i>Belgique</i>                              | 240-241 |

**C.M.I. DOCUMENTATION**

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

**DOCUMENTATION C.M.I.**

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