INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1971

IV

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

DOCUMENTATION

1971

IV

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

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

PRESIDENT'S REPORT ON REPLIES TO QUESTIONNAIRE YA-1/10-70

I. Introduction

As suggested in the preliminary report (YA-1/10-70), a small Working Group was set up to assist the President and Rapporteur in considering the replies which have been received from National Associations. This Working Group consisted of Mr. R. Rutherford, Jonkheer Mr. P.H.G. Nahuys, Mr. J.R. Caulkins and Dr. H. Kacic. The assistance of the Members of the Working Group is very much appreciated.

Several Associations prefaced their replies with the comment that they had considered the question of abolishing General Average or completely redrafting the Rules, but had decided against suggesting that this be done. It was suggested therefore that replies were given with the object of simplifying the Rules and harmonizing international practice.

This report takes the form of a Summary of Replies together with a Conclusion. A Synopsis of the answers received is appended. It is intended that the Summary and Synopsis should comprise all answers to the Questionnaire (YA-1/10-70) together with the additional suggestions made by various National Associations.

II. Summary of replies

A. THE LETTERED RULES

Rule A.

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

COMMISSION INTERNATIONALE

RAPPORT DU PRESIDENT SUR LES REPONSES REÇUES AU QUESTIONNAIRE YA1/10-70

I. Introduction

Comme proposé dans le rapport préliminaire (YA-1/10-70), un groupe de travail restreint a été constitué dans le but d'assister le Président et le Rapporteur dans l'examen des réponses reçues des Associations Nationales. Ce groupe de travail était composé de Monsieur R. Rutherford, Jonkheer Mr P.H.G. Nahuys, Monsieur J.R. Caulkins et Dr. H. Kacic. L'aide apportée par les membres du comité de travail est fort appréciée.

Plusieurs Associations ont mentionné, dans l'introduction à leur réponse, qu'elles avaient envisagé l'abolition de l'avarie commune ou une refonte complète des Règles, mais qu'elles avaient décidé de ne pas donner suite à cette idée. La suggestion a donc été émise que les réponses, dans leur ensemble, tendent à la simplification des Règles et à l'harmonisation de la pratique internationale.

Ce rapport est présenté sous la forme d'un résumé des réponses accompagné d'une conclusion. Un tableau synoptique des réponses reçues est annexé. Le but poursuivi est d'englober dans le rapport et dans le tableau synoptique toutes les réponses au questionnaire (YA-1/10-70), ainsi que les propositions supplémentaires présentées par plusieurs Associations Nationales.

II. Résumé des réponses

A. LES REGLES LETTREES

Règle A

Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

All National Associations were agreed that no attempt should be made to define « peril » in the context of the Rules.

It was, however, suggested that mention of divergence from Rule A (common safety), as in Rules X, XI and XV (common benefit), should be referred to in Rule A.

Rule B.

General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contribution interests on the basis hereinafter provided.

There was no comment regarding Rule B except the suggestion that it was superfluous but should nonetheless not be deleted since the order of the Rules would then be changed.

Rule C.

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

One National Association was of the view that this Rule should be redrafted so as to also exclude expenses arising from delay.

Rule D.

Rights to contribution in general average shall not be affected, although the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault.

Although no mention was made in the Questionnaire of Rule D, one Association did point out that its scope was not always fully understood and that its application was often rendered illusory. It was therefore suggested that a study should be made of the problems arising from the operation of this Rule.

Rule E.

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

One Association suggested that the following addition should be made to Rule E :

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

1. a detailed damage report of the captain and possibly the chief engineer signed by them;

Toutes les Associations nationales sont convenues que l'on s'abstienne de définir « péril » dans le contexte des Règles.

Toutefois, il a été proposé que l'on mentionne dans la Règle A les divergences qui existent entre la Règle A (salut commun) et les Règles X, XI et XV (intérêt commun).

Règle B

Les sacrifices et dépenses d'avarie commune seront supportés par les divers intérêts appelés à contribuer sur les bases déterminées ci-après.

Il n'y a pas eu de commentaires en ce qui concerne la Règle B, sauf la suggestion qu'elle était superflue mais qu'elle devait néanmoins ne pas être biffée afin de ne pas modifier la disposition des Règles.

Règle C

Seuls les dommages, pertes ou dépenses qui sont la conséquence directe de l'acte d'avarie commune, seront admis en avarie commune.

Les pertes ou dommages subis par le navire ou la cargaison par suite de retard, soit au cours du voyage, soit postérieurement, tels que le chômage, et toute perte indirecte quelconque telle que la différence de cours, ne seront pas admis en avarie commune.

Une des Associations nationales a émis l'avis que le texte de cette Règle soit remanié de façon à éliminer, en outre, les dépenses subies par suite de retard.

Règle D

Lorsque l'événement qui a donné lieu au sacrifice ou à la dépense aura été la conséquence d'une faute commise par l'une des parties engagées dans l'aventure, il n'y en aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours pouvant être ouverts contre cette partie à raison d'une telle faute.

Quoiqu'aucune mention ne soit faite de la Règle D dans le questionnaire, une des Associations Nationales fit observer que son objet n'était pas toujours entièrement compris et que son application était souvent rendue illusoire. Il était dès lors proposé que les problèmes qui trouvent leur origine dans la mise en œuvre de cette Règle soient mis à l'étude.

Règle E

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

Une des Associations propose que l'on ajoute le texte suivant à la Règle E :

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

1. un rapport détaillé des dommages émanant du capitaine ainsi qu'éventuellement, du chef mécanicien, qu'ils auront signé;

2. the sea-protest, if any;
3. an extract of the logbook and the engineer's logbook 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. »

Rule F.

Any extra expense 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, but only up to the amount of the general average expense avoided.

This Rule appears to have given no difficulty, but one National Association felt that its meaning should be extended by the addition of the words « or loss » after « any expense », while another thought some word such as « extraordinary » should be substituted for the word « extra ».

Rule G.

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

All National Associations were of the view that even if the profit element in assessing contributory values were eliminated there would be no necessity to amend Rule G and that Rules XVI and XVII could be amended without affecting Rule G. (See infra under Rules XVI and XVII).

B. THE NUMBERED RULES

Rule I. - Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

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 machines ont entraîné l'avarie commune ».

Règle F

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.

Cette Règle semble n'avoir donné lieu à aucune difficulté; néanmoins une des Associations nationales estime que l'on devrait élargir le sens de la Règle en ajoutant les mots « ou perte » après « toute dépense », cependant qu'une autre Association pense que le mot « supplémentaire » devrait être remplacé par un mot tel que « extraordinaire ».

Règle G

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.

Cette règle est sans influence sur la détermination du lieu où le règlement doit être établi.

Toutes les Associations nationales sont d'avis que même si l'on éliminait l'élément de profit, lorsque l'on détermine les valeurs contributives, il ne serait pas nécessaire d'amender la Règle G et que les Règles XVI et XVII pourraient être amendées sans que la Règle G soit affectée (voir les remarques concernant les Règles XVI et XVII).

B. LES REGLES NUMEROTEES

Règle I -Jet de cargaison

Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément aux usages reconnus du commerce.

Rule II. - Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Most National Associations considered amalgamation of these two Rules unnecessary and undesirable although one Association claimed that they could be amalgamated if only for the sake of brevity.

One National Association put forward the view that the proviso in Rule I might well be in conflict with Rule D in that cargo carried on deck without the authority of the shipper would get no allowance in General Average while the action against the shipowner could be timebarred by the time this result was realised. It was suggested therefore that Rule I should be deleted.

Further it was suggested that since Rule II added nothing to Rule A this should also be deleted.

Another National Association suggested that it would perhaps be appropriate to consider the question of jettison in relation to containers carried on deck.

Rule III. - Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

It is proposed that the reactions of the National Associations be considered separately under the four questions posed in relation to Rule III :

i. Should sacrifices of property be ignored and only expenditure allowed ?

Most National Associations felt that both sacrifices and expenditure should be allowed. Some of the reasons put forward were : the difficulty of distinguishing « expenditure » and « sacrifice »; the iniquity of the shipowner's recovering for expenditure on extinguishing measures while the cargo owner could not recover for damage caused by these same extinguishing measures. Furthermore, the abolishing of General Average in this area could only revive doubts as to the impartiality of a Master's decision with no simplification of General Average since in fire cases an adjustment is invariably necessary in any event. More-

Règle II - Dommage causé par jet et sacrifice pour le salut commun.

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux par un sacrifice ou en conséquence d'un sacrifice fait pour le salut commun, et par l'eau qui pénètre dans la cale par les écoutilles ouvertes ou par toute autre ouverture pratiquée en vue d'opérer un jet pour le salut commun.

La plupart des Associations nationales estiment que la fusion de ces deux Règles est inutile et inopportune, bien qu'une des Associations prétend qu'elles pourraient être fondues, ne fût-ce que dans un but de concision.

Une des Associations émet l'opinion que les dispositions de la Règle I pourraient bien être en contradiction avec la Règle D, en ce que la cargaison arrimée en pontée sans l'autorisation du chargeur ne serait pas admise en avarie commune cependant que l'action portée contre l'armateur pourrait être prescrite au moment où l'on apprend le résultat. En conséquence, il est proposé que la Règle I soit biffée.

Il a été suggéré, en outre, que puisque la Règle II n'apporte rien à la Règle A, elle soit également biffée.

Une autre Association nationale propose qu'il serait peut-être opportun d'envisager la question du jet à propos des conteneurs arrimés en pontée.

Règle III - Extinction d'incendie à bord

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire et à la cargaison, ou à l'un d'eux, par l'eau ou autrement, y compris le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; toutefois, aucune bonification ne sera faite pour dommage causé à toutes parties du navire et du chargement en vrac, ou à tous colis séparés de marchandises qui ont été en feu.

Nous proposons que les réponses reçues des Associations nationales soient examinées séparément suivant les quatre questions posées pour la Règle III :

i. Doit-on ignorer les sacrifices de propriétés et ne bonifier que les dépenses ?

La plupart des Associations ont le sentiment que l'on doit bonifier les sacrifices, aussi bien que les dépenses. Certaines des raisons énoncées sont les suivantes : la difficulté qu'il a pour distinguer « dépenses » et « sacrifices »; l'iniquité du fait que l'armateur récupère ses dépenses pour les mesures pour combattre un incendie, tandis que le propriétaire de la cargaison n'y aura pas droit. En outre, l'abolition de l'avarie commune dans ce domaine ne pourrait que raviver les doutes en ce qui concerne l'impartialité de la décision du capitaine et ne simplifierait en rien l'avarie commune puisque dans les cas d'incendie un règlement est, de toute façon, indispensable. Qui est

over, if the carrier were to be exonerated to some extent of liability for damage caused to cargo, then Art. 3 (8) of the Hague Rules could be invoked to show a possible breach of Art. 4(6).

On the other hand, one National Association argued strongly that physical damage should not be allowed on the grounds that this would prove of enormous practical advantage and that this advantage would not be outweighed by a possible bias in the Master's decision since a fire at sea was such a grave situation that the Master could be assumed generally to take the most effective measures without reference to the interests involved.

ii. Should allowance be made for property which has been on fire ?

The replies on this point were almost equally divided. One Association made the point that if the last paragraph of Rule III were to be retained it should be made clear that a package would be a separate package for the purpose of this Rule even though packed in a container or in some other unitized form.

iii. Should smoke damage be allowed ?

Although most National Associations were in favour of explicitly disallowing smoke damage, two Associations pointed out that smoke damage could arise from the extinguishing method employed and that the onus of proof in Rule E could take care of any difficulties that might arise.

iv. Should special provision be made for modern methods of fire-fighting ?

All National Associations were in favour of retaining an allowance. It was pointed out by some Associations that this aspect was in any event covered by the phrase « or otherwise ».

Rule IV. - Cutting away Wreck

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea-peril, shall not be made good as general average.

Although some National Associations wished this Rule to be deleted, most considered that it caused no harm and could be of use albeit very rarely.

Rule V. - Voluntary Stranding.

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.

plus, si le transporteur était exonéré en partie de la responsabilité pour les dommages à la cargaison, on pourrait alors invoquer l'article 3 (8) des Règles de La Haye en violation de l'article 4 (6).

Par contre, une Association nationale soutient énergiquement que l'on ne devrait pas admettre les dommages matériels parce qu'il en résulterait un immense avantage pratique et que cet avantage ne serait pas dépassé par un éventuel parti pris dans la décision du capitaine, étant donné qu'un incendie en mer provoque une situation tellement grave que le capitaine est généralement supposé prendre les mesures d'extinction les plus efficaces sans se préoccuper des intérêts engagés.

ii. Doit-on accorder une bonification pour les propriétés qui ont été en feu ?

Les réponses sur ce point sont divisées à peu près à parts égales. Une des Associations fait ressortir que si l'on conserve le dernier paragraphe de la Règle III, il faut clairement spécifier que pour les besoins de cette Règle un colis serait séparé, même s'il est emballé dans un conteneur ou autre unité de transport.

iii. Doit-on bonifier le dommage par fumée ?

Bien que la plupart des Associations rejettent explicitement le dommage par fumée, deux Associations font remarquer que le dommage par fumée pourrait résulter des méthodes d'extinction utilisées et que la charge de la preuve reprise dans la Règle E disposerait de toute difficulté pouvant se présenter.

iv. Doit-on prendre des dispositions spéciales concernant l'emploi d'inventions modernes pour combattre l'incendie ?

Toutes les Associations nationales demandent que l'on conserve la bonification. Certaines d'entre elles font la remarque que cet aspect de la question est, de toute façon, couvert par le terme « ou autrement ».

Règle IV - Coupement de débris

La perte ou le dommage résultant du coupement des débris ou restant d'esparts ou d'autres objets qui ont été enlevés par fortune de mer ne sera pas bonifié en avarie commune.

Quoique certaines Associations nationales désirent l'abolition de cette Règle, la plupart estiment qu'elle est anodine et qu'elle pourrait servir, bien que très exceptionnellement.

Règle V - Echouement volontaire

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

In all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

National Associations were practically unanimous in suggesting that this Rule should not be changed; however, there were two divergent views and the following alternative wordings were suggested :

i. « 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. » (Germany).

ii. *Rule V. - Stranding*

« 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, *nor shall any bottom damage to hull incurred in refloating such ship be allowed as general average.*

In all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

There shall be no allowance in general average for bottom damage to hull caused by refloating a vessel after an accidental stranding. » (United States).

Rule VI. - Carrying Press of Sail - Damage to or Loss of Sails.

Damage to or loss of sails and spars or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight, of any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

Many National Associations felt that Rule VI served no function and should be deleted, but a number of Associations were of the view that the Rule was innocuous.

Rule VII. - Damage to Machinery and Boilers.

Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore and 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;

commune, mais les pertes ou dommages encourus en renflouant un tel navire seront admis en avarie commune.

Dans tous les autres cas où un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera admis en avarie commune.

Les Associations nationales sont pratiquement unanimes à proposer que cette Règle reste inchangée. Il y a, toutefois, deux opinions divergentes et les textes alternatifs suivants ont été proposés :

i. « Quand un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte 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 ». (Allemagne).

ii. « *Règle V - Echouement* »

« 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 ou le fret, ou pour l'un d'eux, de cet échouement intentionnel ne sera admise en avarie commune; *les dommages à la coque du navire encourus en renflouant ce navire ne seront pas non plus admis en avarie commune.*

Dans tous les autres cas où un navire est intentionnellement mis à la côte pour le salut commun, la perte ou le dommage qui en résulte sera admis en avarie commune.

Aucune bonification ne sera admise en avarie commune pour dommages à la coque d'un navire résultant d'un renflouement de ce navire après un échouement accidentel. » (Etats-Unis).

Règle VI - Forcement de voiles, avarie ou perte de voiles.

L'avarie ou la perte de voiles et d'esparts, ou de l'un d'eux, ayant pour cause les efforts faits pour renflouer un navire échoué ou l'amener sur un plus haut fond en vue du salut commun sera admise en avarie commune, mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée au navire, au chargement et au fret, ou à l'un d'eux, par forcement de voiles, ne sera admise en avarie commune.

Maintes Associations ont le sentiment que le Règle VI est inutile et qu'elle devrait être abolie mais plusieurs Associations ont émis l'opinion que cette Règle est anodine.

Règle VII - Dommages aux machines et aux chaudières.

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

but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the machinery and boilers, including loss or damage due to compounding of engines or such measures, shall in any circumstances be made good as general average.

All Associations considered that Rule VII should remain unchanged though it was suggested that another word might be substituted for « compounding » since this word is apparently no longer accurate.

Rule VIII. - Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage.

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

One Association suggested that this Rule was superfluous because of Rules A and C and should therefore be deleted.

Rule IX. - Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel.

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel has been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

It was also suggested that Rule IX was inappropriate and at variance with Rule D and should therefore be deleted.

Rules X and XI

Rule X. - Expenses at Port of Refuge, etc.

a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried

perte ou avarie causée par le fonctionnement des machines et chaudières, y compris la perte ou avarie due à un forcement de machines ou une mesure de ce genre ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune.

Toutes les Associations estiment que la Règle VII ne devrait pas être modifiée bien qu'il ait été proposé que le mot « compounding » soit remplacé, ce terme n'étant apparemment plus exact.

Règle VIII - Dépenses pour alléger un navire échoué et dommages résultant de cette mesure.

Lorsqu'un navire est échoué et que la cargaison, ainsi que le combustible et les approvisionnements du navire, ou l'un d'eux, sont déchargés dans des circonstances telles que cette mesure constitue un acte d'avarie commune, les dépenses supplémentaires d'allégement, de location des allèges et, le cas échéant, celles de réembarquement ainsi que la perte ou le dommage en résultant, seront admises en avarie commune :

Une des Associations pense que cette Règle est superflue en raison des Règles A et C et qu'elle devrait en conséquence être biffée.

Règle IX - Objets du navire et approvisionnements brûlés comme combustibles.

Les objets et approvisionnements du navire, ou l'un d'eux qu'il aura été nécessaire de brûler comme combustible pour le salut commun en cas de péril, seront admis en avarie commune quand et seulement quand le navire aura été pourvu d'un ample approvisionnement de combustible. Mais la quantité estimative de combustible qui aurait été consommée calculée au prix courant au dernier port de départ du navire et à la date de ce départ sera portée au crédit de l'avarie commune.

Il a également été suggéré que la Règle IX est incongrue et en contradiction avec le Règle D et, qu'en conséquence, elle devrait être biffée.

Règles X et XI

Règle X. - Dépenses au port de refuge, etc.

a) Quand un navire sera entré dans un port ou lieu de refuge ou qu'il sera retourné à son port ou lieu de chargement par suite d'accident, de sacrifice ou d'autres circonstances extraordinaires qui auront rendu cette mesure nécessaire pour le salut commun, les dépenses encourues pour entrer dans ce port ou lieu seront admises en avarie commune; et, quand il en sera reparti avec tout ou partie de sa cargaison primitive, les dépenses correspondantes pour quitter ce port ou lieu qui auront été la conséquence de cette entrée ou de ce retour seront de même admises en avarie commune.

Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce

out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of reloading and stowing such cargo, fuel or stores on board the ship, together with all storage charges (including insurance if reasonably incurred) on such cargo, fuel or stores, shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, storage expenses as above shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.

d) If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as as to enable her to carry on the whole cargo, and if, in order to save expense, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transhipment and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved) shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

Rule XI. - Wages and Maintenance of Crew and other Expenses bearing up for and in a Port of Refuge, etc.

Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading, shall be admitted as general

que les réparations ne peuvent être effectuées au premier port ou lieu, les dispositions de cette Règle s'appliqueront au deuxième port ou lieu comme s'il était un port ou lieu de refuge. Les dispositions de la Règle XI s'appliqueront à la prolongation de voyage occasionnée par ce déplacement.

b) Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, soit à un port, soit à un lieu de chargement, d'escale, ou de refuge, seront admis en avarie commune si la manutention ou le déchargement était nécessaire pour le salut commun ou pour permettre de réparer les avaries au navire causées par sacrifice ou par accident si ces réparations étaient nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité.

c) Toutes les fois que les frais de manutention ou de déchargement de la cargaison, du combustible ou des approvisionnements seront admissibles en avarie commune, les frais de leur rechargement et de leur arrimage à bord du navire, ainsi que tous frais de magasinage (y compris l'assurance, si elle a été raisonnablement conclue)seront également ainsi admis. Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, aucun frais de magasinage encouru après la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ne sera admis en avarie commune. En cas de condamnation du navire ou d'abandon du voyage avant l'achèvement du déchargement de la cargaison, les frais de magasinage, dont il est question ci-dessus, seront admis en avarie commune jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement.

d) Si un navire en état d'avarie se trouve dans un port ou lieu où il serait pratiquement possible de le réparer de manière à lui permettre de poursuivre son voyage avec toute sa cargaison, et que, en vue de réduire les dépenses, on prenne le parti, soit de le remorquer jusqu'à son port de destination, soit de transborder la cargaison, en tout ou en partie sur un autre navire ou de la réexpédier de toute autre manière, en pareil cas, la dépense supplémentaire de ces remorquage, transbordement et réexpédition, ou de l'un d'eux (jusqu'à concurrence du montant de la dépense supplémentaire épargnée) sera supportée par les divers intéressés dans l'aventure proportionnellement à la dépense extraordinaire épargnée.

Règle XI. - Salaires et entretien de l'équipage et autres dépenses pour se rendre au port de refuge, et dans ce port.

a) Les salaires et frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage raisonnablement encourus ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés durant la prolongation de voyage occasionnée par l'entrée du navire dans un port de refuge, ou par son retour au port ou lieu de chargement, doivent être admis en

average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average. When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the extra period of detention shall be deemed not to extend beyond the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or, if discharge of cargo is not then completed, beyond the date of completion of discharge.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

c) For the purpose of this and the other Rules, wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average had such overtime not been incurred.

Again it is proposed that the replies be dealt with in the subsections set out in the Questionnaire :

i. Common safety or common benefit ?

Three Associations favoured common safety (Rule A) as the principle for determining General Average expenses while a vessel was in a port of refuge; two Associations were prepared to keep an open mind on the matter, while the rest were strongly in favour of retaining common benefit as an additional basis, although one Association felt

avarie commune quand les dépenses pour entrer en ce port ou lieu sont admissibles en avarie commune par application de la Règle X a).

b) Quand un navire sera entré ou aura été retenu dans un port ou lieu, par suite d'un accident, sacrifice ou autres circonstances extraordinaires qui ont rendu cela nécessaire pour le salut commun, ou pour permettre la réparation des avaries causées au navire par sacrifice ou accident quand la réparation est nécessaire à la poursuite du voyage en sécurité, les salaires et frais d'entretien des capitaine, officiers et équipage raisonnablement encourus pendant la période supplémentaire d'immobilisation en ce port ou lieu jusqu'à ce que le navire soit ou aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune. Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, la période supplémentaire d'immobilisation sera réputée ne pas dépasser la date de la condamnation du navire ou de son abandon du voyage, ou, si la cargaison n'est alors pas déchargée, la date d'achèvement de son déchargement.

Le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation seront admis en avarie commune à l'exception du combustible et des approvisionnements consommés en effectuant des réparations non admissibles en avarie commune.

Les frais de port encourus durant cette période supplémentaire d'immobilisation seront de même admis en avarie commune, à l'exception des frais qui ne sont encourus qu'en raison de réparations non admissibles en avarie commune.

c) Pour l'application de la présente règle ainsi que des autres règles, les salaires comprennent les paiements faits aux capitaine, officiers, et équipage ou à leur profit, que ces paiements soient imposés aux armateurs par la loi ou qu'ils résultent des conditions et clauses des contrats de travail.

d) Quand des heures supplémentaires sont payées aux capitaine, officiers ou équipage pour l'entretien du navire, ou pour des réparations dont le coût n'est pas admissible en avarie commune, ces heures supplémentaires ne seront admises en avarie commune que jusqu'à concurrence de la dépense qui a été évitée et qui eût été encourue et admise en avarie commune, si la dépense de ces heures supplémentaires n'avait pas été exposée.

Il est de nouveau proposé que les réponses soient traitées suivant les alinéas repris dans le questionnaire.

i. Salut commun ou intérêt commun ?

Trois Associations appuient le salut commun (Règle A) comme étant le principe qui détermine les dépenses en avarie commune pendant qu'un navire se trouve dans un port de refuge; deux Associations sont disposées à ne pas prendre position cependant que les autres Associations soutiennent énergiquement qu'il convient de retenir l'intérêt commun en tant que base supplémentaire, bien qu'une des Associa-

that some attempt should be made to set some limit on the operation of this concept. The arguments in favour of common benefit and common safety can perhaps be summarised as follows :

Common benefit :

1. This basis has been accepted for a great many years and should not be changed without good reason.

2. It is in any event not in conflict with Rule A by virtue of the Rule of Interpretation.

3. Shipowners would insure themselves for the cost now recovered in General Average and would therefore increase the cost of transport.

4. Adjustment would be necessary in any event and questions of apportionment can only cause difficulty.

5. Shipowners would attempt to contract out of a new « common safety » provision in the Rules to the detriment of the universal acceptance of the Rules.

Common safety :

1. From the legal point of view only the shipowner has any interest in continuing the voyage since the cargo owner is protected by the carrier's overriding obligation to repair and consequent breach of contract if he fails to do so.

2. The common benefit basis produces a high ratio of adjustment costs to the actual expenditure incurred.

3. The basis of common benefit generally works in favour of the shipowner, and in an age where it may be necessary to show that traditional maritime law is a contrived balance between the interests of ship and cargo, a return to the principle of common safety would be more acceptable politically as well as more in keeping with the basis of General Average.

ii. Should X., d) be retained in its present form ?

Most Associations felt that this subsection of Rule X. could be deleted and reliance placed on Rule F. However, one Association felt that Rule X., d) should merely be amended by deleting the last words « in proportion etc. » and replacing them by the phrase « without regard to the saving etc... » which is found in Rule F.

iii. Should the expenses in respect of maintenance of the crew be fixed on a forfait basis ?

A number of Associations agreed that crew expenses could profitably be fixed at 10 % of wages; other Associations felt that no change was warranted.

tions pense que l'on devrait s'efforcer de fixer une limite en ce qui concerne les effets de cette notion. Les arguments en faveur de l'intérêt commun et du salut commun peuvent, peut-être, se résumer comme suit :

Intérêt commun :

1. Cette base a été acceptée pendant de très nombreuses années et ne doit pas être modifiée sans une raison valable.

2. De toute manière, en vertu de la Règle d'interprétation, elle n'est pas en contradiction avec la Règle A.

3. Les armateurs pourraient s'assurer pour les frais actuellement récupérés en avarie commun et le coût du transport s'en trouverait grevé en conséquence.

4. De toute façon, un règlement serait indispensable et les questions de la répartition ne peuvent que soulever des difficultés.

5. Les armateurs seraient tentés d'introduire dans les Règles une nouvelle disposition de « salut commun », et ceci au détriment de l'acceptation universelle des Règles.

Salut commun :

1. Au point de vue juridique, seul l'armateur a intérêt à poursuivre le voyage, le propriétaire de la cargaison étant protégé par l'obligation prévalente du transporteur de réparer, à défaut de quoi il s'exposera à une rupture de contrat.

2. La base « intérêt commun » provoque, en rapport avec les dépenses encourues, un taux élevé de frais de dispache.

3. La base « intérêt commun » agit généralement en faveur de l'armateur et, à une époque où il est peut-être indispensable de faire valoir que le droit maritime traditionnel assure l'équilibre planifié entre les intérêts des navires et ceux de la cargaison, un retour aux principes du salut commun serait plus facilement acceptable politiquement et serait d'avantage en harmonie avec les fondements de l'avarie commune.

ii. L'alinée X, d) doit-il être maintenu dans sa forme actuelle ?

La plupart des Associations ont le sentiment que cet alinéa de la Règle X pourrait être aboli, tout en faisant confiance à la Règle F. Cependant, une des Associations pense que la Règle X, d) doit simplement être amendée en biffant les derniers mots « proportionnellement... etc. » et en les remplaçant par la formule « sans égard à l'économie... etc. » que l'on retrouve à la Règle F.

iii. Les dépenses en rapport avec l'entretien de l'équipage, doivent-elles être fixées sur une base forfaitaire ?

Certaines Associations conviennent de ce que les dépenses de l'équipage pourraient être avantageusement fixées à 10 % des salaires; d'autres Associations pensent qu'aucun changement n'est nécessaire.

iv. Should the cost of air freight be considered as part of the cost of repair ?

The general view was that this situation was adequately catered for by Rule F.; however, two Associations felt that transport of parts by air was now sufficiently commonplace for the cost to be included in the cost of repair.

In addition to the replies set out above, there were other points made in relation to Rules X. and XI., namely that consideration should be given to the following points :

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

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

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

iv. redrafting the whole of Rules X. and XI. in order to make their effect clear in all circumstances.

Rule XIII. - Deducting from Cost of Repairs.

In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to deductions in respect of « new for old » according to the following rules, where old material or parts are replaced by new.

The deductions to be regulated by the age of the ship from date of original register to the date of accident, except for provisions and stores, insulation, life- and similar boats, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

No deduction to be made in respect of provisions, stores and gear which have not been in use.

The deductions shall be made from the cost of new material or parts, including labour and establishment charges, but excluding cost of opening up.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

No cleaning and painting of bottom to be allowed, if the bottom has not been painted within six months previous to the date of the accident.

iv. Doit-on envisager les frais de transport par avion comme faisant partie des frais de réparation ?

D'après l'opinion générale, la situation est adéquatement couverte par la Règle F; néanmoins deux Associations ont le sentiment que le transport par avion de pièces de machines est à présent suffisamment répandu pour que cette dépense soit reprise dans les frais de réparation.

En plus des points auxquels se réfèrent les réponses ci-dessus, d'autres points se rapportant aux Règles X et XI ont été soulevés, nommément, le besoin d'approfondir les questions suivantes :

i. L'éclaircissement de la façon de traiter le coût du remorquage d'un port ou lieu de refuge à un autre port ou lieu de refuge, comme il est mentionné au second paragraphe de la Règle X, a).

ii. Révision des Règles X et XI afin de prévoir un sort pour les frais de port et de détention encourus lorsqu'un navire entre dans un port de refuge en vue d'effectuer des opérations en rapport avec la cargaison, par ex. le réarrimage d'une cargaison déchargée dans des allèges lorsqu'un navire est échoué.

iii. Eclaircir la question de savoir si l'on admet en avarie commune le coût du réarrimage d'une cargaison ayant ripé et obligé un navire à gagner un port de refuge pour les besoins du réarrimage.

iv. Rédiger à nouveau les Règles X et XI dans leur entièreté de manière à rendre clairs leurs effets dans toutes les circonstances.

Règle XIII. - Déduction du coût des réparations

Dans le règlement des réclamations pour avarie commune, les réparations admises en avarie commune seront sujettes à des déductions pour différence du « neuf au vieux » selon les règles suivantes quand du vieux matériel sera, en totalité ou en partie, remplacé par du neuf.

Les déductions sont fixées d'après l'âge du navire depuis la date de son premier enregistrement jusqu'à la date de l'accident, excepté pour les approvisionnements et matières consommables, isolants, canots de sauvetage et similaires, équipements de gyrocompas, de radiocommunications, de radiogonométrie, de sondage par écho et similaires, les machines et chaudières pour lesquels les déductions seront calculées d'après l'âge des différentes parties auxquelles elles s'appliquent.

Aucune déduction ne sera faite sur les approvisionnements, matières consommables et apparaux qui n'auront pas été utilisés.

Les déductions seront effectuées sur le coût du matériel nouveau ou de ses parties, y compris la main-d'œuvre, les frais généraux, mais à l'exclusion de la dépense exposée pour accéder à la pièce à remplacer.

Les frais de cale sèche, de slip et de déplacement du navire seront admis en entier.

Aucun nettoyage ou peinture de la carène ne sera admis si la coque n'a pas été peinte dans les six mois qui ont précédé la date de l'accident.

A. - Up to 1 year old

All repairs to be allowed in full, except scaling and cleaning and painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

B. - Between 1 and 3 years old

Deductions of scaling, cleaning and painting bottom as above under Clause A.

One-third to be deducted off sails, rigging, ropes, sheets and hawsers (other than wire and chain), awnings, covers, provisions and stores and painting.

One-sixth to be deducted off woodwork of hull, including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, crockery, metal- and glassware, wire rigging, wire ropes and wire hawsers, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, chain cables and chains, insulation, auxiliary machinery, steering gear and connections, winches and cranes and connections and electrical machinery and connections other than electrical propelling machinery; other repairs to be allowed in full.

Metal sheathing for wooden or composite ships shall be dealt with by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

C. - Between 3 and 6 years

Deductions as above under Clause B, except that one-third be deducted off woodwork of hull including hold ceiling, wooden masts, spars and boats, furniture, upholstery, and one-sixth be deducted off iron work of masts and spars and all machinery (inclusive of boilers and their mountings).

D. - Between 6 and 10 years

Deductions as above under Clause C, except that one-third be deducted off all rigging, ropes, sheets, and hawsers, iron work of masts and spars, gyro compass equipment, wireless, direction finding, echo sounding and similar apparatus, insulation, auxiliary machinery, steering gear, winches, cranes and connections and all other machinery (inclusive of boilers and their mountings).

E. - Between 10 and 15 years

One-third to be deducted off all renewals except iron work of hull and cementing and chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

A. —La première année.

Toutes les réparations seront admises en entier, excepté le piquage, le nettoyage et la peinture ou l'enduit de la coque, dont un tiers sera déduit.

B. —Entre un et trois ans d'âge.

Déduction pour piquage, nettoyage et peinture de la coque, comme ci-dessus, clause A.

Un tiers sera déduit des voiles, du gréement, des cordages, des écoutes et haussières (autres que les filins métalliques et chaînes), des bâches, prélarts, approvisionnements, matières consommables et peinture.

Un sixième sera déduit des parties en bois de la coque, y compris le vaigrage de la cale, des mâts en bois, des esparts et canots, des meubles et tapisseries, de la vaisselle, des articles de verre et de métal, des gréements, filins et haussières métalliques, des équipements de gyro-compas, de radio-communication, de radiogonométrie, de sondage par écho et similaires, des chaînes d'ancre et chaînes, des isolants, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner et de leurs accessoires, des treuils et grues et leurs accessoires, des machines électriques et de leurs accessoires autres que les machines électriques de propulsion; les autres réparations seront admises en entier.

Le doublage en métal pour les navires en bois ou mixtes sera réglé en admettant en entier le coût d'un poids égal au poids brut du doublage retiré au navire sous déduction du produit de vente du vieux métal. Les clous, le feutre et la main-d'œuvre pour pose du nouveau doublage subiront une déduction d'un tiers.

C. - Entre trois et six ans.

Déduction comme ci-dessus, clause B, excepté qu'un tiers sera déduit des parties en bois de la coque, y compris le vaigrage de la cale, des mâts en bois, des esparts et canots, des meubles et tapisseries et qu'un sixième sera déduit des parties en fer des mâts et esparts et de toute la machinerie (y compris les chaudières et leurs accessoires).

D. —Entre six et dix ans.

Déduction comme ci-dessus, clause C, excepté qu'un tiers sera déduit de tous gréements, cordages, écoutes et haussières, parties en fer des mats et esparts, des équipements de gyrocompas, de radiocommunication, de radio-gonométrie, de sondage par écho et similaires, des isolants, des machines auxiliaires, des appareils à gouverner, des treuils, grues et accessoires et de toutes autres machines (y compris les chaudières et leurs accessoires).

E. - Entre dix et quinze ans.

Un tiers sera déduit de tous remplacements, excepté des parties en fer de la coque, du ciment et des chaînes d'ancre pour lesquels un sixième sera déduit, et des ancres qui seront admises en entier.

F. - Over 15 years

One-third to be deducted off all renewals, except chain cables, from which one-sixth to be deducted, and anchors, which are allowed in full.

Only one Association wished to retain this Rule; the majority wished to delete it, while others put forward the following, or somewhat similar, proposed amendments :

i. Steel ships :

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

Wooden ships :

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

(A.I.D.E.)

ii. No deductions for ships up to 8 years old, followed by deduction on a forfait basis of one-third for ships over 8 years of age.

Rule XIV. - Temporary repairs.

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected merely to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average, if such repairs had not been effected there.

No deductions « new for old » shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

It was generally agreed that this Rule would have to be amended if other Rules were amended or abolished.

Rule XV. - Loss of Freight

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.

F. Au-delà de quinze ans

Un tiers sera déduit de tous les remplacements, excepté pour les chaînes d'ancre pour lesquelles il sera déduit un sixième et pour les ancres qui seront admises en entier.

Une seule Association désire conserver cette Règle; la majorité désire l'abolir, cependant que d'autres ont avancé les propositions d'amendements suivantes ou un texte tant soit peu semblable :

i. Navires en acier :

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

Navires en bois :

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

(A.I.D.E.)

ii. Pas de déductions pour les navires jusqu'à 8 ans, et ensuite déduction sur base forfaitaire d'un tiers pour les navires de plus de 8 ans.

Règle XIV. - Réparations provisoires.

Lorsque des réparations provisoires sont effectuées à un navire, dans un port de chargement, d'escale ou de refuge, pour le salut commun ou pour des avaries causées par un sacrifice d'avarie commune, le coût de ces réparations sera bonifié en avarie commune.

Lorsque des réparations provisoires d'un dommage fortuit sont effectuées simplement pour permettre l'achèvement du voyage, le coût de ces réparations sera admis en avarie commune, sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts, mais seulement jusqu'à concurrence de l'économie sur les dépenses qui auraient été encourues et admises en avarie commune, si ces réparations n'avaient pas été effectuées en ce lieu.

Aucune déduction pour différence de vieux au neuf sera faite du coût des réparations provisoires admissibles en avaries communes.

Il est généralement convenu que si d'autres Règles étaient appelées à être modifiées ou abolies, cette Règle devrait être modifiée en conséquence.

Règle XV. - Perte de fret

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.

Some Associations expressed the view that the contributions from cargo, ship and freight should be on the same basis and should exclude the profit element. They therefore suggested that the profit element in the freight at shipowner's risk should be excluded. Most Associations, however, felt that Rule XV. should remain unchanged.

Rules XVI.and XVII.

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 market values at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

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 net sound value at the last day of discharge of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

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, to which values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the shipowners'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 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 average.

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

The replies to the questions posed under the rubric of these Rules can perhaps best be summarised as follows :

i. Amounts to be made good should be calculated on the same basis as that adopted for the purpose of fixing contributory values.

ii. No allowance should be made for profit as such.

Certaines Associations ont émis l'opinion que les contributions de la cargaison, du navire et du fret devraient être sur la même base et exclure l'élément de profit. Elles proposent, en conséquence, que soit exclu l'élément de profit dans le fret en risque pour l'armateur. La plupart des Associations estiment, toutefois, que la Règle XV devrait être maintenue dans sa forme actuelle.

Règles XVI et XVII

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 le prix du marché au dernier jour du déchargement du navire, ou à la fin de l'aventure lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Quand des 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 nette au dernier jour du déchargement du navire ou à la fin de l'aventure, lorsqu'elle se termine à un autre lieu que celui de la destination primitive.

Règle XVII. - Valeurs contributives.

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, auxquelles sera ajouté 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'ils n'auront pas été admis en avarie commune.

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

Il semblerait que les réponses aux questions posées dans la rubrique se rapportant à ces Règles peuvent se résumer comme suit :

i. Les montants à bonifier devraient être calculés sur la même base que celle pour les besoins de fixer les valeurs contributives.

ii. Aucune bonification ne devrait être consentie en tant qu'élément de profit.

iii. Insured value should not be used.

iv. Freight at shipowner's risk should not be eliminated. Some Associations suggested that this freight should be calculated on a forfait basis.

v. Invoice value should be used as the basis of assessing cargo value, i.e. C.I.F. and F.O.B. values should be used with freight at shipowner's risk being allowed correspondingly. However, three possible areas of difficulty were indicated :

a) Provision for the extensive cargoes which travel without invoices will have to be considered;
b) The notion of the « arrived » value of cargo should be maintained and the cost of getting the cargo to its destination should be taken into account;
c) It is advocated that special provision be made for assessing the value of cargo sold short of destination.

The following alternative text was put forward for consideration by the United States Association; a similar text was put forward by the Canadian Association :

« *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 value

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 the 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,

iii. La valeur assurée ne devrait pas être utilisée.

iv. Le fret en risque pour l'armateur ne devrait pas être éliminé. Certaines Associations proposent que le fret soit calculé sur une base forfaitaire.

v. Les valeurs de facture devraient être utilisées comme base pour le calcul des valeurs de cargaison, les valeurs C.A.F. et F.O.B., par ex., en même temps qu'est admis corrélativement le fret en risque pour l'armateur. On signale, toutefois, trois secteurs où l'on pourrait rencontrer quelque difficulté :

a) Envisager une disposition se référant aux cargaisons de grande capacité que l'on transporte sans facture.
b) Maintenir l'idée de la valeur de la cargaison lorsqu'elle « arrive » et prendre en considération les frais d'acheminement de la cargaison à sa destination.
c) Une disposition spéciale déterminant la valeur de la cargaison lorsqu'elle est vendue avant d'arriver à sa destination est préconisée.

La variante suivante, reçue de l'Association des Etats-Unis, a été soumise aux fins d'examen; un texte similaire a été soumis par l'Association Canadienne :

« *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'événe-

except such charges as are allowed in general average or, in the case of cargo, except such charges as are not included in the invoice or shipped value. Cargo shipments with a contributory value of less than 1,000 dollars 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.

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 ».

With regard to charter hire, other Associations have also suggested a solution similar to the above.

In addition to the points mentioned in the Questionnaire, it was suggested that reference to passage money at risk should be deleted.

Rule XVIII. - Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear when repaired or replaced shall be the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deduction in accordance with Rule XIII. When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs.

When there is an actual or constructive total loss of the ship, the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by a general average act shall be the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any.

In the first place it was agreed that if Rule XIII were abolished then the first paragraph would have to be changed.

It was generally agreed that the second paragraph of the Rule caused little difficulty in principle even though the wording could perhaps be improved. In particular it was suggested that the words « an actual or » should be struck out. Also it was suggested that there was a possible anomaly in the text in that if the cost of repair is higher than the value when repaired, no allowance can be made under this Rule even though the damage results in a decrease in the wreck's value.

Further an alternative text was suggested for the second paragraph of Rule XVIII :

ment 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 cargaison, 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 dollars 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 connaissement ne contribueront pas à l'avarie commune.

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 ».

En ce qui concerne le loyer du navire, d'autres Associations ont proposé une solution identique à celle mentionnée ci-dessus.

En plus des points soulevés dans le questionnaire, il est proposé que l'on abolisse la référence au prix de passage en risque.

Règle XVIII. - Avaries au navire.

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, à ses machines et (ou) ses apparaux, lorsqu'ils ont été réparés ou remplacés, sera le coût réel et raisonnable des réparations et du remplacement de ces dommages et pertes, sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII. Lorsqu'il n'y a pas eu de réparations, il sera alloué une dépréciation raisonnable n'excédant pas le coût estimatif des réparations.

Lorsqu'il y a perte totale effective, ou perte réputée totale du navire, le montant à allouer en avarie commune, pour 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 réparatons du dommage, n'ayant pas le caractère d'avarie commune, ainsi que du produit de vente, s'il y a lieu.

Il fut convenu, en premier lieu, que si l'on abolissait la Règle XIII, il faudrait modifier le premier paragraphe.

Il est généralement convenu que le second paragraphe de la Règle ne cause, en principe, aucune difficulté, bien que l'on pourrait, peut-être, améliorer la rédaction du texte. Il est proposé, en particulier, que les mots « ...perte réputée totale... » soient biffés. On émet également la suggestion qu'il y a peut-être une anomalie dans le texte du fait que si les dépenses de réparations sont plus élevées que la valeur du navire, cette Règle ne prévoit aucune bonification, bien que de tels dommages aboutissent à une réduction de la valeur du navire comme épave.

Par ailleurs, une variante en remplacement du second paragraphe de la Règle XVIII a été proposée :

« Where the estimated cost of recovering and repairing the ship exceeds her sound value or where she is an actual total loss, the amount to be allowed as General Average... etc. » (United States).

Rule XX. - Provision of Funds

A commission of 2 per cent, on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

There was practically unanimous agreement that Rule XX should be retained as it stands.

Rule XXI. - Interest on Losses made good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 5 per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interest or from the general average deposit fund.

This Rule involves three points :

a) the rate of interest;

b) the period of calculation of interest in the adjustment;

c) the interest to be paid by the contributing parties for the period exceeding that specified in the adjustment.

So far as concerns a), most Associations were prepared to leave the rate at 5 % or to increase it to 6 % or 7 %; one Association suggested the officially prevailing rate.

As regards b), most Associations were of the view that a period of between 2 and 4 months should be fixed.

As regards c), there was some suggestion that there should be a penal rate.

Rule XXII. - Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into 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

« 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, le montant à allouer en avarie commune... etc. » (Etats-Unis).

Règle XX. - Avances de fonds.

Une commission de deux pour cent 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 durant le voyage, sera admise en avarie commune; mais 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, de même que la perte subie par les propriétaires des marchandises vendues dans ce but, seront admis en avarie commune.

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

Il est quasi généralement convenu que la Règle XX doit être maintenue telle quelle.

Règle XXI. - Intérêts sur les pertes admises en avarie commune.

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classés en avarie commune, au taux de cinq pour cent par an, jusqu'à la date du règlement d'avarie commune, en tenant compte toutefois des remboursements qui ont été faits dans l'intervalle par ceux qui sont appelés à contribuer ou prélevés sur le fonds des dépôts d'avarie commune.

Cette Règle pose trois problèmes :

a) le taux d'intérêt;

b) la période de calcul de l'intérêt dans la dispache;

c) l'intérêt à payer par les parties appelées à contribuer pour la période en excès de celle spécifiée dans la dispache.

En ce qui concerne a), la plupart des Associations consentent à retenir le taux de 5 % ou à l'augmenter à 6 % ou 7 %; une des Associations propose le taux qui a officiellement cours.

En ce qui concerne b), la plupart des Associations sont d'avis de prévoir la période de 2 à 4 mois.

En ce qui concerne c), certains estiment qu'il devrait y avoir un taux de pénalisation.

Règle XXII. - Traitement des dépôts en espèces.

Lorsque des dépôts en espèces auront été encaissés en garantie de la contribution de la cargaison à l'avarie commune, aux frais de sauvetage ou frais spéciaux, ces dépôts devront être versés, sans aucun délai,à un compte joint spécial aux noms d'un représentant désigné

approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security of payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

One Association suggested that provision be made for a joint trust account in order that allowance be made for interest.

C. THE RULE OF INTERPRETATION

Rule of Interpretation

In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

National Associations were almost unanimous in the view that the Rule of Interpretation should not be amended. However, one Association suggested the following addition :

« Whenever the numbered Rules deviate from the lettered Rules, They must be strictly interpreted » (France).

D. OTHER MATTERS NOT DEALT WITH IN THE RULES

1. Salvage Remuneration

Although some National Associations said they had not encountered the problem in their own country, they were aware that in other countries difficulty sometimes arose because salvage awards were sometimes computed on a different basis from the contributory values for the purpose of General Average. Several Associations therefore suggested the following clause for inclusion as a numbered Rule. One Association, however, suggested that this clause should merely form the basis of discussion :

« *Salvage services rendered under an agreement*

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

Another suggested solution was the addition of the following clause to Rule XVII :

pour l'armateur et d'un représentant désigné pour les déposants dans une banque agréée par eux deux. La somme ainsi déposée augmentée, s'il a lieu, des intérêts, sera conservée à titre de garantie pour le paiement aux ayants droit en raison de l'avarie commune, des frais de sauvetage ou des frais spéciaux payables par la cargaison et en vue desquels les dépôts ont été effectués. Des paiements en acompte ou des remboursements de dépôts peuvent être faits avec l'autorisation écrite du dispacheur. Ces dépôts, paiements ou remboursements, seront effectués sans préjudice des obligations définitives des parties.

Une Association a proposé la création d'un compte joint spécial afin que l'on puisse prévoir des intérêts.

C. LA REGLE D'INTERPRETATION

Règle d'interprétation.

Dans le règlement d'avaries communes, les Règles suivantes précédées de lettres et de numéros doivent s'appliquer à l'exclusion de toute loi et pratique incompatibles avec elles.

A l'exception de ce qui est prévu par les Règles numérotées, l'avarie commune doit être réglée conformément aux Règles précédées des lettres.

Les Associations Nationales sont presque unanimement d'accord pour que la Règle d'interprétation ne soit pas modifiée. Toutefois, une des Associations propose que l'on ajoute le texte suivant :

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

D. AUTRES MATIERES NON TRAITEES DANS LES REGLES

1. *Rémunération d'assistance*

Bien que certaines Associations Nationales déclarent n'avoir jamais été confrontées avec ce problème dans leur pays, elles sont conscientes que dans d'autres pays des difficultés ont parfois surgi en raison de sentences pour assistance ayant été calculées sur une base différente des valeurs contributives pour les besoins de l'avarie commune. Plusieurs Associations ont donc proposé que l'on englobe la clause suivante dans les Règles numérotées. Une des Associations, propose, cependant, que cette clause serve tout bonnement comme base de discussion :

« *Services d'assistance rendus en vertu d'un accord*

Les dépenses pour les services d'assistance rendus ou agréés en vertu d'un accord seront dans la pratique traitées en tant qu'avarie commune pourvu que ces dépenses aient été consenties pour le salut commun aux termes de la Règle A des Règles d'York et d'Anvers de 1924 ou des Règles d'York et d'Anvers de 1950 ».

Une autre solution avancée consiste à ce que l'on englobe la clause suivante dans la Règle XVII :

« When salvage remuneration is admitted in General Average, wholly or in part, the apportionment will be made on the basis of those same contributory values without taking into account any apportionment which may already have been made on different values in the settlement of salvage ». (France).

2. *Non-deductible Franchise*

Nearly all National Associations expressed the view that a non-deductible franchise would be impractical in one or other of the diverse circumstances where an adjustment might be necessary. In the cases where it could prove beneficial, provision should be made in the appropriate contracts. However, one Association suggested providing in the Y.A.R. for a franchise of $ 10.000 expressed in Poincaré francs while another made the following suggestion :
that no General Average be declared when the total of sacrifices and disbursements does not reach at least

a) $ 25,000 (or the equivalent in Poincaré francs), or

b) 3 % of contributory values, or

c) 5 % of the sound market of the vessel.

3. *General Average Formalities*

Although the general view was that no addition could usefully be made to the Rules, nonetheless several suggestions were made with the purpose of simplifying the procedure of obtaining General Average security. Among the suggestions made were the following :

i. that the I.U.M.I. clause in relation to the carriage of containers be also inserted in Bills of Lading for general maritime transport. The clause reads as follows : « In case of General Average the Owners agree to deliver the goods carried under this Bill of Lading to the Receiver without insisting on the presentation of a special General Average Bond and without requiring, immediately, a General Average Deposit.

In consideration hereof, the Merchant (and/or Receiver) undertakes to deliver on demand to the Owners an undertaking from an Insurer of good repute to the effect that the General Average Contribution eventually due from the cargo carried hereunder will be paid by such Insurer, or alternatively, undertakes to pay to the Owners a General Average Deposit or to put up such other security for the payment of the General Average Contribution as is acceptable to the Owners ».

ii. that a standard form of average bond be accepted. Copy of a proposed model is attached hereto.

iii. that a standard form of General Average guarantee be agreed. Copy of the standard form suggested is attached hereto.

iv. that cargo interests should be required to declare cargo values.

« Lorsqu'une rémunération d'assistance est admise en totalité ou pour partie en avarie commune, la répartition en est faite sur la base de ces mêmes valeurs contributives, et sans tenir compte de la répartition qui aurait pu être déjà établie sur des valeurs différentes dans le règlement d'assistance ». (France).

2. *Franchise non-déductible*

Presque toutes les Associations Nationales ont émis l'opinion qu'une franchise non-déductible ne serait pas pratiquement réalisable dans les diverses circonstances où une dispache est nécessaire. Des dispositions adéquates devront paraître dans les contrats appropriés chaque fois qu'elles s'avèreront avantageuses. Toutefois, une des Associations propose qu'il soit stipulé dans les Règles une franchise de 10.000 dollars exprimée en francs Poincaré, cependant qu'une autre Association propose que l'on ne déclare pas avarie commune lorsque le montant total des sacrifices et frais est inférieur aux chiffres ci-dessous :

a) $25.000 (ou l'équivalent en francs Poincaré) ou
b) 3 % of contributor values, or
c) 5 % of the sound market value of the vessel.

3. *Formalités d'avarie commune*

Bien que, d'après l'opinion générale exprimée, on ne saurait apporter une amélioration quelconque aux Règles, néanmoins plusieurs propositions ont été faites dans le but de simplifier les formalités tendant à obtenir les sécurités en avarie commune. Il y a, parmi les propositions qui ont été faites, les suivantes :

i. que la clause I.U.M.I. relative au transport de conteneurs soit également insérée dans les connaissements couvrant des transports conventionnels. Cette clause s'énonce comme suit :

« En cas d'avarie commune, les armateurs délivreront les marchandises transportées sous ce connaissement sans exiger spécialement du réceptionnaire un engagement d'avarie commune ni une contribution provisoire.

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

ii. que l'on adopte un formulaire courant de compromis d'avarie. Une copie du modèle proposé est annexée.

iii. que l'on agréé un formulaire courant de garantie d'avarie commune. Une copie du formulaire proposé est annexée.

iv. que les intérêts-cargaison soient obligés de déclarer la valeur des cargaisons.

4. Mini Contributions

It was generally agreed that the problem of derisory contribution was best left to practice since any formulation of rule could be damaging in a particular case.

5. Containers and Cars

It was generally thought that containers would pose no special problems in the field of General Average although it was suggested that the notion of the termination of the adventure might have to be re-examined.

With regard to cars there was general agreement that cars should contribute in General Average and that a rule stating this explicitly could perhaps be inserted in Rule XVII.

6. Non-Separation Agreement

There was considerable agreement as to the wording of a standard form of non-separation agreement but opinion was almost equally divided as to whether this standard form should be inserted in a Rule (possibly in place of X, d), attached as a schedule to the Rules or not mentioned at all. The form suggested is reproduced below :

« 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 ».

7. Separate Simplified Rules

It was unanimously agreed that a separate set of Rules could only derogate from the authority of the York / Antwerp Rules and cause confusion. However, two Associations suggested that consideration be given to the idea of a supplementary unified code of practice.

4. *Mini-contributions*

Il est généralement convenu qu'il vaut mieux laisser le problème des contributions insignifiantes à la pratique du fait que toute énonciation de règle pourrait, dans certains cas, porter préjudice.

5. *Conteneurs et voitures*

Il est généralement admis que les conteneurs ne posent aucun problème en matière d'avarie commune; mais on a proposé que la notion de la fin de l'aventure soit réexaminée.

Quant aux voitures, il est généralement convenu que celles-ci devraient contribuer à l'avarie commune et qu'une règle explicite devrait être englobée dans la Règle XVII.

6. « *Non-separation Agreement* »

Le projet de rédaction d'un formulaire courant de « non-separation agreement » a été très favorablement accueilli, mais les opinions sont à peu près également divisées quant à l'inclusion de ce formulaire dans une Règle (peut-être en remplacement de l'alinéa X, d) ou annexé aux Règles comme appendice, ou sans être mentionné du tout. Le formulaire proposé est le suivant :

« 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 ».

7. *Règles simplifiées séparées*

Il est unanimement convenu qu'une série séparée de règles ne ferait que déroger à l'autorité des Règles d'York et d'Anvers et engendrer la confusion. Cependant, il est proposé par deux Associations que l'on prenne en considération la suggestion d'un code de procédure unifié supplémentaire.

E. ADDITIONAL MATTERS SUGGESTED IN REPLIES

1. That consideration be given to the idea of establishing an international committee which would adjudicate on disputes regarding the interpretation of the Rules since in many countries the judiciary would not be experienced in these matters;

2. Attempts should be made to collect statistics and other economic information on the possible effect of abolishing the York / Antwerp Rules.

III. Conclusion

It will be observed from the above Summary of Replies that the principal matters which concern National Associations are the following :

A. LETTERED RULES

Except for suggestions of a minor nature, general satisfaction was expressed with the Lettered Rules. However, it was pointed out that although Rule D was satisfactorily drafted and clear in its meaning, its application had caused some difficulty in several jurisdictions. The President will set up a small Working Party to consider the implications of Rule D and a subsidiary report will be issued on this point.

B. NUMBERED RULES

It seems that the Rules which will require the most attention will be Rules III, X and XI, XIII and XV to XVII.

D. OTHER MATTERS NOT DEALT WITH IN THE RULES

It seems that General Average formalities provide the area where work could most usefully be done.

IV. Future action

In accordance with the usual procedure of the C.M.I. it is suggested that the International Sub-Committee be invited to meet to consider this report some time in the early Spring of 1972.

E. AUTRES QUESTIONS PROPOSEES DANS LES REPONSES

1. Que l'on tienne compte de l'idée d'instituer une commission internationale qui pourrait se prononcer sur les discussions résultant de l'interprétation des Règles du fait que dans de nombreux pays les autorités judiciaires manquent d'expérience en cette matière.

2. Il faudrait s'efforcer de réunir des statistiques et autres renseignements d'ordre économique sur les effets possibles d'une abolition des Règles d'York et d'Anvers.

III. Conclusion

A en juger d'après le résumé des réponses ci-dessus, les principaux sujets qui préoccupent les Associations Nationales sont les suivants :

A. REGLES LETTREES

A part quelques propositions d'importance mineure, on se montre satisfait en ce qui concerne les Règles lettrées. Toutefois, on fait remarquer que bien que la Règle D ait été rédigée de manière satisfaisante et que sa signification est claire, son application a, dans plusieurs juridictions, donné lieu à quelques difficultés. Le Président constituera un groupe de travail restreint qui sera chargé d'examiner les implications que l'on rencontre à propos de la Règle D, et un rapport subsidiaire suivra sur cette question.

B. REGLES NUMEROTEES

Il semble que ce soient les Règles III, X et XI, XIII et XV à XVII, qui requièrent le plus d'attention.

D. AUTRES MATIERES NON TRAITEES DANS LES REGLES

Il semble que c'est dans le domaine des formalités d'avarie commune qu'il soit possible d'accomplir le travail le plus fructueux.

IV. Action future

Conformément à la procédure en usage au C.M.I., il est proposé que la Commission Internationale soit conviée à se réunir afin d'examiner le présent rapport et que cette réunion puisse avoir lieu au début du printemps 1972.

AVERAGE BOND

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

Vessel : Port of Loading : Port of discharge :

Casualty :

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

Deposit : .....

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

.....

Signature of Shipowners or their Agents **Signature of Consignees or their Agents**

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

.....

Signature of Cargo Underwriters or their Agents

Insured value .....

Insured with .....

Policy No. .....

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

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 destinataires 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 connaissement :	Marques et Nos :	Description des Marchandises :	Valeur Fob.	Valeur Cif.

Dépôt : .....

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

.....

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

Nous adhérons à l'accord ci-dessus et nous nous engageons à effectuer le paiement contre le présent comprimis d'avarie sans que la police « facultés » 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 courtiers)

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 au dispacheur. 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.

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 Number	No. of Packages and Description of cargo	Marks & 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 considératon 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 description des marchandises	Marques et Nos.
.....	.....	.....

Expédiées par .....

Consignées à .....

sans l'exigence d'un dépôt, il est convenu par les présentes que nous garantissons 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 dispacheurs nous soumettent une déclaration certifiant la validité des débours encourus. Nous nous engageons également à obtenir et à remettre au dispacheur copie certifiée conforme de la facture du chargeur.

Convention(s) spéciale(s)

(le cas échéant)

Signatures des assureurs :

Adresse :

ITALIAN MARITIME LAW ASSOCIATION

REPLY

PREAMBLE

The York/Antwerp Rules are henceforth a hundred years old. They are freely accepted in maritime commerce circles throughout the whole world. They have been studied, commented on, discussed and applied in a very considerable number of cases. They have inspired the legislation of many countries.

It would be improper, in our opinion, to squander this heritage of doctrine and practice by providing it with radical innovations and it would be advisable to limit ourselves to suggesting only those amendments that are inspired by an experience which has been duly tested and by the evident necessity of bringing the Rules up to date.

A. THE LETTERED RULES

1. No general observations.

2. In line with the above preamble, we consider it advisable to avoid amending the first paragraph in Rule C by appending other qualificative adjectives to the word « consequence », in addition to the adjective « direct » which already figures in the text.

We would, for instance, exclude such adjectives as « reasonable » and « necessary » which have, in the past, been suggested.

On the other hand, the second part of Rule C contains an example, even as regards style, which is in contrast with the general characteristics of accepted standards and which has given rise to divergencies of interpretation by even engendering certain perplexities concerning the concept of indirect loss and damage resulting from delay.

We would therefore propose deleting the part of the sentence which reads « such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market ».

We would also propose that Rule G be merged with Rules XVI, XVII and XVIII.

3. No.

SYNOPSIS of Replies received to Questionnaire YA-1, 10-70

	ARGENTINA	BELGIUM	CANADA	DENMARK	FINLAND	FRANCE	GERMANY	GREAT BRITAIN	IRELAND	ITALY	NETHERLANDS	NORWAY	SWEDEN	UNITED STATES	YUGOSLAVIA
A) THE LETTERED RULES															
Rule A	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	It is desirable that the notion of « peril » be construed with more rigour.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice. Perhaps a paragraph should be added to indicate the « common benefit » elements in Rules X, XI, XII, and XV.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.	The definition of « peril » should be left to domestic law and practice.
Rule B	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	This Rule appears to be superfluous but should not be deleted since this would alter the order of the Rules.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
Rule C	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	The second paragraph should be amended.	Rule C is badly drafted: it should be made clear that expenses arising from delay are also not allowed.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
Rule D	No comment.	A study should be made of the difficulties of the application of Rule D.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
Rule E	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	An addition should be made to this Rule providing that certain documents should be submitted to the adjuster in order to protect cargo owners' interests. The text of the proposed additions can be found in the Summary.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
Rule F	No problems have been experienced regarding this Rule.	Clarify the Rule on whether or not it applies to « extra » damage.	No problems have been experienced regarding this Rule.	The wording should be amended to read « Any extra expenses or loss... »	Leave the wording of this Rule as it stands.	Leave the wording of this Rule as it stands.	Leave the wording of this Rule as it stands.	The wording of this Rule could be improved by substituting « extraordinary » for « extra ».	Leave the wording of this Rule as it stands.	Leave the wording of this Rule as it stands.	No problems have been experienced regarding this Rule.	Leave the wording of this Rule as its stands.	Leave the wording of this Rule as it stands.	Leave the wording of this Rule as its stands.	Leave the wording of this Rule as its stands.
Rule G	The profit element should not be eliminated.	No amendment.	Even if the profit element is eliminated, there is no necessity to amend Rule G.	Even if the profit element is eliminated, there is no necessity to amend Rule G.	Even if the profit element is eliminated, there is no necessity to amend Rule G.	Even if the profit element is eliminated, there is no necessity to amend Rule G.	The profit element should not be eliminated.	Even if the profit element is eliminated, there is no necessity to amend Rule G.	No comment.	Rule G should be brought into line with Rules XVI, XVII and XVIII.	Even if the profit element is eliminated, there is no necessity to amend Rule G.	Even if the profit element is eliminated, there is no necessity to amend Rule G.	Even if the profit element is eliminated, there is no necessity to amend Rule G.	Rule G should be amended to conform with amendments made to Rule XVII.	Even if the profit element is eliminated, there is no necessity to amend Rule G.

	ARGENTINA	BELGIUM	CANADA	DENMARK	FINLAND	FRANCE	GERMANY	GREAT BRITAIN	IRELAND	ITALY	NETHERLANDS	NORWAY	SWEDEN	UNITED STATES	YUGOSLAVIA
B) THE NUMBERED RULES															
Rules I and II	Amalgamation of these Rules is unnecessary.	These Rules should be merged.	These Rules should be kept separate.	Amalgamation of these Rules is unnecessary.	Amalgamation of these Rules is unnecessary.	Amalgamation of these Rules is unnecessary. The question of jettison in regard to containers carried on deck should be examined.	These Rules should be merged.	Amalgamation of these Rules is unnecessary.	Amalgamation of these Rules is unnecessary.	Rule II should be amended.	a) Rule I should be deleted; b) Rule II should be deleted; For reasons see Summary.	Although the Rules should be merged, this would involve renumbering and they should therefore be retained.	Amalgamation of these Rules is unnecessary.	Amalgamation of these Rules is unnecessary.	If technically possible, these Rules should be merged.
Rule III i. Should sacrifices of property be ignored and only expenditure allowed?	Both should be allowed.	Both should be allowed.	No comment.	No comment.	Both should be allowed.	Both should be allowed.	Both should be allowed.	Both should be allowed.	Both should be allowed.	The Rule should not be changed.	Both should be allowed.	Physical extinguishing damage should be excluded.	Both should be allowed.	No comment.	Both should be allowed.
ii. Should allowance be made for property which has been on fire, and the last part of Rule III deleted?	Retain the last part of Rule III.	Retain the last part of Rule III.	Retain the last part of Rule III.	Delete the last part of Rule III.	Delete the last part of Rule III.	Delete the last part of Rule III.	Retain the last part of Rule III.	Retain the last part of Rule III.	Retain the last part of Rule III.	The Rule should not be changed.	Delete the last part of Rule III.	Delete the last part of Rule III if «losses» maintained.	Delete the last part of Rule III.	Retain the last part of Rule III but add a clause establishing that each package should be considered separately, whether or not carried in a container.	No unanimous conclusion was reached on this point.
iii. Should smoke damage be allowed?	Smoke damage should not be allowed.	The method of extinguishing fire should not affect allowance in G.A.	Smoke damage should not be allowed.	Smoke damage should not be allowed. The following addition to Rule III should be made: «No damage by smoke shall be made good in G.A.».	Smoke damage should not be allowed.	Smoke damage should not be allowed.	Smoke damage should not be allowed.	Smoke damage should not be allowed.	Smoke damage should not be allowed.	No comment.	If smoke is not allowed to escape as part of extinguishing measures, damage caused by it should be allowed.	If smoke damage is increased by the extinguishing measures undertaken, it should be allowed.	Smoke damage should not be allowed.	Smoke damage should not be allowed.	Smoke damage should not be allowed.
iv. Should special provisions be made for modern methods of fire-fighting?	The method of extinguishing fire should not affect allowance in G.A.	The method of extinguishing fire should not affect allowance in G.A.	The method of extinguishing fire should not affect allowance in G.A.	No comment.	The method of extinguishing fire shood not affect allowance in G.A.	The phrase «water or otherwise» comprises all methods of firefighting.	The phrase «water or otherwise» comprises all methods of firefighting.	The phrase «water or otherwise» confirms all methods of firefighting.	No change is suggested but prepared to reconsider the question.	No comment.	The method of extinguishing fire should not affect allowance in G.A.	Suggest all damage caused by extinguishing measures to be excluded.	No comment.	The method of extinguishing fire should not affect allowance in G.A.	Important not to discriminate against any method of firefighting.
Rule IV	This Rule should be left as it could be useful as an anomaly.	The Rule should be deleted.	Rule IV should be deleted.	No comment.	No objection to deletion.	This Rule should be deleted and the number given to a new Rule.	No objection to the Rule being retained.	The Rule is not universally obsolete and should be retained.	No objection to deletion of the Rule.	No objection to deletion of this Rule.	This Rule should be deleted.	The Rule should be retained.	The Rule should be retained.	The Rule should be retained.	Immaterial whether retained or deleted.
Rule V	This Rule should not be changed.	The Rule should not be changed.	This Rule should not be changed.	This Rule should not be changed.	This Rule should not be changed.	This Rule should not be changed.	Strandings which have taken place in any event, should also be included in G.A. See Summary for proposed text. New Rule.	This Rule should not be changed.	This Rule should not be changed.	This Rule should not be changed.	This Rule should not be changed.	This Rule should not be changed.	This Rule should not be changed.	A wholly new text is suggested. See Summary for wording.	This Rule should not be changed.
Rule VI	This Rule could well be deleted.	This Rule should be deleted.	Rule VI should be eliminated.	No comment.	No objection to deletion.	Rule VI should be retained.	This Rule could well be deleted.	Rule VI should be retained.	This Rule should be retained but no objection to its deletion.	No objection to deletion of this Rule.	This Rule should be deleted.	This Rule should be retained.	This Rule should be retained.	This Rule should be deleted.	This Rule should be deleted.
Rule VII	It would be dangerous to amend this Rule.	The new Rule proposed at the A.I.D.E. General Assembly in April 1965 (Antwerp) should be adopted.	This Rule should be retained.	This Rule should be retained.	It would be dangerous to amend this Rule.	This Rule should be retained but the phrase «compounding of engines» should perhaps be amended. The English and French texts should be reconciled	It would be dangerous to amend this Rule.	This Rule should be retained.	This Rule should be retained.	This Rule should be retained.	It would be dangerous to amend this Rule.	This Rule should be retained.	This Rule should be retained.	This Rule should be retained.	The Rule should be retained.

	ARGENTINA	BELGIUM	CANADA	DENMARK	FINLAND	FRANCE	GERMANY	GREAT BRITAIN	IRELAND	ITALY	NETHERLANDS	NORWAY	SWEDEN	UNITED STATES	YUGOSLAVIA
Rule VIII	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	This Rule is superfluous and should be deleted.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
Rule IX	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	This Rule should be deleted since it is at variance with Rule D.	No comment.	No comment.	No comment.	This Rule should be deleted since it is anachronistic.
Rules X and XI i. Common safety or common benefit ?	Rule X (a) should remain unchanged. There is no inconsistency with Rule A since Rule X (a) has precedence over Rule A by virtue of the Rule of Interpretation.	In favour of common benefit ; however, ways should be sought for combating abuses.	No further consideration should be given to this question.	Although in principle in favour of common safety, common benefit should be maintained for the time being.	The present text is workable in practice and should be retained.	Strongly in favour of common safety for reasons given in the Summary. Therefore delete the word « accident » in Rules X, b) and XI, b).	No unanimous view was reached but the majority view was that common benefit should be retained.	An open mind is maintained.	Amendment should be made to restrict expenditure to that incurred for the common safety.	The Rules should be entirely revised in order to fall in line with Rule A.	In favour of common benefit for the reasons given in the Summary.	In favour of common benefit for the reasons given in the Summary.	In favour of common benefit.	No unanimous view and further consideration necessary.	The Rules should be harmonised as between them and with Rule F and the wording improved.
ii. Should X (d) be retained in its present form ?	Rule F concerns gross expense saved whereas Rule X (d) deals with net expense saved. Rule X (d) should therefore be retained.	Rule X, d) should be deleted.	Rule X (d) should be deleted.	Rule X (d) should be deleted.	Rule X (d) should be deleted.	Delete the last words — « in proportion etc.. » — and substitute the following : « without regard to the saving, if any, to other interests ».	Rule X (d) should be deleted.	Rule X (d) should be deleted.	No comment.	No comment.	Rule X (d) should be deleted.	Rule X (d) should be deleted.	Rule X (d) should be retained with the modification that only savings to G.A. should be taken into account.	Rule X (d) should be deleted.	Rule X (d) should be harmonised with Rule F.
iii. Should crew maintenance expenses be fixed on a forfait basis ?	No.	Yes, when convincing proof of actual expenses is not available.	Fixed expenses at 10 % of wages.	A percentage could cover maintenance, pension etc. but overtime in connection with the G.A. should be excluded.	Any fixed rate would be arbitrary.	No.	No. But reduce wages to a certain percentage.	No.	A flat percentage would not be appropriate.	No comment.	No.	No.	This could be done as a matter of practice but would not need to be provided for in the Rules.	The present provisions present no problems.	Practice would be simplified by establishing a 10 % allowance.
iv. Should the cost of air freight be considered as part of the cost of repair ?	The question of air freight must be dealt with in the context of Rule F.	Yes.	Air freight should be considered part of the cost of repair.	Air freight should generally be considered as extra substituted expenses.	It is a question of practice whether air freight should be included in cost of repair or as substituted expenses under Rule F.	If common safety is adopted, the problem does not arise but in any event air freight counts as substituted expenses.	Matters should be left as they are.	No firm view has emerged but marginally in favour of a numbered rule including air freight.	The present wording of the Rules is adequate.	No comment.	Air freight should be regarded as part of the costs of repairs.	No innovation should be made as regards air freight.	No change in the Rule is warranted.	Rule F is adequate and no change should be made.	Insert explicit provision that extra cost of air freight allowable in G.A. within the scope of Rule F.
Additional points under Rules X and XI. i. Cost of towage.	No comment.	No comment.	No comment.	Provision for including cost of towage from one port to another within the second paragraph of Rule X (a) should be considered.	No comment.	No comment.	No comment.	Provision for including cost of towage from one port to another within the second paragraph of Rule X (a) should be considered.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
ii. Charges and expenses arising from cargo operations.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	Provision should be made to include port charges and detention expenses incurred generally for the purpose of cargo operations.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
iii. Costs of restowage of cargo.	No comment.	No comment.	No comment.	Explicit provision should be made that costs of restowage are not admitted in G.A.	No comment.	No comment.	No comment.	The position of restowage cost should be clarified by explicit provision in the Rules.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.

	ARGENTINA	BELGIUM	CANADA	DENMARK	FINLAND	FRANCE	GERMANY	GREAT BRITAIN	IRELAND	ITALY	NETHERLANDS	NORWAY	SWEDEN	UNITED STATES	YUGOSLAVIA
Rule XIII	The Rule should not be changed.	Preference is given to the abolition of this Rule; otherwise it is suggested that the A.I.D.E. solution be adopted.	Deductions in respect of « new for old » should be abolished	Deductions in respect of « new for old » should be abolished. Alternatively, there should be no deductions for the first 8 years, 1/6 off for the next 4 years, 1/4 off for the next 4 years and thereafter 1/3 off.	Abolition of « new for old » in respect of steel constructions is supported. Otherwise simplification of the deduction rules should be undertaken.	Rule XIII should be deleted and the A.I.D.E. text adopted (see Summary).	The A.I.D.E. solution is preferred.	No deductions should be made in respect of « new for old ».	No deductions should be made in respect of « new for old ».	Preference is given to the abolition of this Rule; otherwise it is suggested that the A.I.D.E. solution be adopted.	No deductions should be made in respect of « new for old ».	No deductions should be made in respect of « new for old ».	No deductions should be made in respect of « new for old ». Alternatively a deduction of 1/3 after 10 years should be substituted.	No deductions should be made in respect of « new for old ».	No deductions should be made in respect of « new for old ».
Rule XIV	REPLIES ON THIS RULE TURN ON THE ATTITUDE ADOPTED TOWARDS RULES X, XI AND XIII					REPLIES ON THIS RULE TURN ON THE ATTITUDE ADOPTED TOWARDS RULES X, XI AND XIII					REPLIES ON THIS RULE TURN ON THE ATTITUDE ADOPTED TOWARDS RULES X, XI AND XIII				
Rule XV	Freight at Shipowner's risk should contribute in G.A.	This Rule should be retained with an addition providing that the freight at shipowner's risk should be calculated on a forfait basis	Freight at Shipowner's risk should contribute at 50 % of the gross freight. The second paragraph of Rule XV should be amended to this effect.	Freight should contribute whether at vessel's or cargo's risk.	Freight at Shipowner's risk should contribute in G.A.	Freight at Shipowner's risk should contribute in G.A.	Freight at Shipowner's risk should contribute in G.A.	If it is agreed that freight at Shipowner's risk should no longer contribute; obviously this Rule will have to be deleted.	No comment.	If it is decided that the freight at Shipowners risk should not contribute, this Rule should be deleted.	If it be decided that freight at Shipowner's risk should no longer contribute, this Rule will have to be reconsidered.	This Rule should be retained.	Freight at Shipowner's risk should continue to contribute.	The second paragraph should be amended to conform with proposed new version of Rule XVII.	The same criteria should be applied in calculating the amount made good in respect of freight lost as in calculating the contributory value of freight.
Rules XVI and XVII i. Should invoice values of cargoes be adopted?	In practice c.i.f. value + 10 % is taken and this is generally satisfactory. The Rule should not be changed.	Invoice values should be adopted with a few exceptions in particular instances.	Alternative text for Rule XVI suggested (see Summary).	The c.i.f. invoice value shall normally be accepted as the actual net arrived value. Exceptionally estimated value.	The practice is to operate with c.i.f. values. But market value for allowances.	C.i.f. values should be applied except in special cases where market value is more apt.	C.i.f. or f.o.b. values should be used depending whether freight is at Shipowner's risk. But the term « invoice value » should not be used.	Invoice values should be used but provision must be made for cargo travelling without invoice; the notion of the « arrived value » should be maintained and special provision should be made for assessing the value of cargo sold short of destination.	C. & f. or f.o.b. values should be used in all cases.	The principle laid down in Rule G should be maintained. Invoice values should not be used.	Contributory value should be fixed on c.i.f. or f.o.b. values.	Express provision should be made for invoice value instead of market value in order to reflect current practice.	Express provision should be made for invoice value instead of market value in order to reflect current practice.	Express provision should be made for invoice value instead of market value in order to reflect current practice. An alternative text is suggested for Rules XVI and XVII (please see Summary).	Invoice value should be taken in place of market value.
ii. Should insured value be taken as contributory value ?	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No comment.	No.	No.	No.	No.	No.
iii. Should freight at Shipowner's risk be fixed on a forfait basis ?	No.	Yes.	Freight at Shipowner's risk should contribute at 50 % of gross freight.	Fixing freight at carrier's risk at 2/3 of the gross freight at risk would be helpful.	The present method of calculating net freight has not caused any difficulty.	Saving of work and time will justify fixing of freight at Shipowner's risk, possibly on the basis of 2/3 of the gross freight.	Freight at Shipowner's risk should be fixed at 2/3 of the gross freight.	There is no virtue in fixing freight at Shipowner's risk on a forfait basis.	No comment.	No comment.	Freight at Shipowner's risk should be fixed on a forfait basis, possibly at 2/3 of the gross freight.	No difficulties have been encountered under the present practice.	Fixing the freight at Shipowner's risk at 2/3 of the gross freight would be a simplification.	Freight at risk should be fixed at 2/3 of the gross freight. A text was suggested (see Summary).	Freight at Shipowner's risk should be fixed at 2/3 of the gross freight.
iv. Should the profit element be eliminated ?	No.	No.	No.	No.	No comment.	Invoice values should be adhered to but the profit element in freight at risk should be retained.	No.	Although attracted to the elimination of profit element, practical difficulties make it impossible.	No comment.	No comment.	No profit should be added but the profit element in freight at risk should be retained.	The profit element in freight at risk should be maintained.	No.	No.	No.
Additional suggestions under Rules XVI and XVII.				Reference to passage money at risk should be deleted.				The net contributory value of the ship should not be taken as less than its scrap value.				Additional provision should be made in Rule XVII to the effect that timecharter hire should not contribute in G.A.		Additional provision should be made to Rule XVII to the effect that charter hire should not contribute in G.A.	
Rule XVIII i.	CLEARLY, IF RULE XIII IS CHANGED, THEN THE FIRST PARAGRAPH OF RULE XVIII WILL NEED TO BE AMENDED					CLEARLY, IF RULE XIII IS CHANGED, THEN THE FIRST PARAGRAPH OF RULE XVIII WILL NEED TO BE AMENDED					CLEARLY, IF RULE XIII IS CHANGED, THEN THE FIRST PARAGRAPH OF RULE XVIII WILL NEED TO BE AMENDED				

	ARGENTINA	BELGIUM	CANADA	DENMARK	FINLAND	FRANCE	GERMANY	GREAT BRITAIN	IRELAND	ITALY	NETHERLANDS	NORWAY	SWEDEN	UNITED STATES	YUGOSLAVIA
Rule XVIII ii. Should the second paragraph of Rule XVIII be amended?	No.	The study of the second paragraph should be referred to the average adjusters.	No.	It is suggested that sacrifices which have actually reduced the proceeds of the wreck, should be allowed in G.A.	No.	The sale value of the vessel should contribute.	No comment.	The second paragraph should be amended to make it clear that application is limited to cases where the vessel has not been repaired.	No comment.	No.	The Rule should be amended to dispose of the anomaly under which no allowance is made in G.A. under this Rule even though such damage results in a decrease of the wreck's value if the costs of repair are higher than the value of the ship when repaired.	No.	The words « an actual or » should be struck out, otherwise no amendments should be made.	An alternative text is suggested (see Summary).	The second paragraph should be amended to restrict its application to cases where the vessel has not been repaired.
Rule XX Should Rule XX be retained?	Yes.	Yes.	Yes.	Yes.	Yes.	Yes.	Yes.	Yes.	Yes.	Yes.	No.	Although theoretically Rule XX could be deleted, this might lead to practical problems.	Yes.	If interest under Rule XXI is raised from 5 %-7 %, Rule XX should be deleted.	No.
Rule XXI	The officially prevailing rate should be used and any delay should be commented on in the Adjustment.	Rule XXI should not be amended.	Rule XXI should not be amended.	Rule XXI should not be amended.	The rate of interest should be raised to 6 %.	Rule XXI should not be amended.	The rate of 5 % should be raised and the period of interest extended to 2 months after the date of the statement.	Rule XXI should not be amended.	The rate should be increased to 6 %.	Rule XXI should not be amended; the rate might be increased.	The rate should be increased to 7 % and interest should be made good up to 3 months after the issue of the statement.	The rate should be increased to 6 % chargeable 4 months from the date of issue of the statement.	The rate should be raised possibly to 6 % running from 4 months after the issue of the statement.	The rate should be raised to 7 %.	The rate should be increased to 7 %.
Rule XXII	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.	Provision should be made for a joint trust account.	No comment.
C) RULE OF INTERPRETATION Should there be any amendment to the Rule of Interpretation?	No.	No.	No.	No.	No.	The following addition be suggested: « Whenever the numbered Rules deviate from the lettered Rules, they must be strictly interpreted ».	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.
D) OTHER MATTERS 1. *Salvage Remuneration*	No problem in practice.	It is suggested that the problem should be solved by a special provision to be either inserted in Rule XVII or embodied in a new Rule.	Although some difficulties have been experienced, no change in the Rules is desirable.	Salvage remuneration should be dealt with under Rule G.	If a Rule is necessary, it would be welcomed.	The problem could be solved by adding to Rule XVII the following text: « When salvage remuneration is admitted in G.A. wholly or in part, the apportionment will be made on the basis of those same contributory values without taking into account any apportionment which may already have been made on different values in the settlement of salvage ».	No problems are experienced in practice.	It is suggested that the problem could be solved by the addition of a new numbered Rule. Text suggested (see Summary).	No comment.	To solve the problem, it is necessary to know whether to consider salvage and general average as a whole or separately.	It is suggested that the problem could be solved by the addition of a new numbered Rule. Text suggested (see Summary).	It is suggested that the problem could be solved by the addition of a new numbered Rule. Text suggested (see Summary).	The problem seems to be specifically British and prepared to assist in finding solution.	Problem of salvage remuneration met by modification to Rule XVII.	A new numbered Rule should be inserted and Rule 44A of the London Association of Average Adjusters' Rules of Practice suggested.

	ARGENTINA	BELGIUM	CANADA	DENMARK	FINLAND	FRANCE	GERMANY	GREAT BRITAIN	IRELAND	ITALY	NETHERLANDS	NORWAY	SWEDEN	UNITED STATES	YUGOSLAVIA
2. *Non-deductible Franchise.*	No.	No.	Yes, $ 10,000 expressed in Poincaré francs.	No.	The question should be given further consideration.	No.	No.	No.	No.	Yes, in the documents providing application of the Y.A.R.	No.	No.	No.	No G.A. should be declared when the total of sacrifices and disbursements does not reach at least a) $ 25,000 (or the equivalent in Poincaré francs), or b) 3 % of contributory values, or c) 5 % of the sound market value of the vessel.	No.
3. *G.A. Security*	No change in current practice is recommended.	Question best left to Underwriters and average adjusters.	Underwriters' guarantee is suggested. Please see form attached.	An average bond signed by Underwriters together with a copy of invoice and the addition of a suitable clause in Bills of Lading, Charter Party and cargo policies would be a useful development. It is desirable that it should be a legal obligation to declare the value.	The wording of the average bond should be simplified. Also, liability to contribute in G.A. should be made clear in contracts of carriage.	The following expedients were suggested : The I.U.M.L. container clause in all Bills of Lading (see Summary); anticipatory security from Underwriters attached to cargo policy ; handing over the invoice when delivery of the cargo is made. These functions could be undertaken in a single document which could be annexed to the Rules.	Standard form of bond, declaration of value and Underwriters' guarantee suggested. A.I.D.E. form recommended.	Underwriters should accept a primary liability under their guarantees.	No comment.	No change in current practice is recommended.	Question best left to Adjusters and Underwriters.	A simplified standard form of G.A. bond suggested. See copy annexed herein.	Model G.A. bond recommended.	No comment.	Close study should be paid to this matter and standard form developed.
4. *Mini Contributions*	No comment.	No provision should be made in the Rules.	No positive comment.	The Shipowner should decide in particular cases.	No provision should be made in the Rules for excluding derisory contribution.	No provision should be made in the Rules for excluding derisory contribution.	No provision should be made in the Rules for excluding derisory contribution.	The suggestion that contribution should not be required below a certain figure is welcomed.	No comment.	The suggestion that contribution should not be required below a certain figure is welcome.	No provision should be made in the Rules for excluding derisory contribution.	No provision should be made in the Rules for excluding derisory contribution.	No provision should be made in the Rules for excluding derisory contribution.	No comment.	No provision should be made in the Rules for excluding derisory contribution.
5. *Containers and Cars*	No comment.	No special provision should be made on containers.	The question should be studied by the Association of Average Adjusters.	It might be necessary to redefine « termination of the adventure » for the purpose of container carriage.	Further consideration should be given to these problems.	Containers pose no problem but a specific provision should be made possibly in Rule XVII that cars should contribute in G.A.	Consideration of these matters is premature at present.	Consideration of these matters is premature at present.	No comment.	Consideration of these matters is premature at present.	Containers pose no problems but a specific provision should be made on contribution by cars.	No special Rule should be made for containers but cars should contribute in G.A.	No special provision for containers should be made but it may be necessary to specify that cars should contribute in G.A. on long distance transports.	No comment.	Perhaps specific provision is necessary that cars should contribute in G.A.
6. *Non-Separation Agreement* Should a standard form of non-separation agreement be added to the York/Antwerp Rules ?	Yes, as a schedule.	Not necessary as part of Rules.	Yes, as a schedule. Draft suggested.	Yes, London form suggested.	The current standard form is adequate.	Not necessary in the Rules.	Yes, in place of Rule X (d). Draft attached.	Yes, either as schedule or numbered Rule. Draft attached.	No comment.	Yes.	Not necessary as part of Rules.	Yes, as schedule.	Not necessary as part of Rules.	No agreement on wording.	Yes, by way of schedule.
7. *Separate Simplified Rules* Is there a need for a separate set of simplified Rules ?	No.	No.	No, but it would be useful if a supplementary unified code of practice could be developed.	No.	No.	No, but it would be useful if a supplementary unified code of practice could be developed.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.	No.

ASSOCIATION ITALIENNE DE DROIT MARITIME

REPONSE

PREAMBULE

Les Règles d'York et d'Anvers ont désormais un siècle d'existence. Elles sont librement acceptées par les milieux du commerce maritime dans le monde entier. Elles ont été étudiées, commentées, discutées et appliquées dans un nombre très considérable de cas. Elles ont inspiré la législation de nombreux pays.

A notre avis, il ne convient pas de dissiper ce patrimoine de doctrine et de pratique en y apportant des innovations radicales et il serait à conseiller de se limiter à suggérer les seules modifications inspirées par l'expérience dûment vérifiée et par les nécessités évidentes d'une mise à jour.

A. LES REGLES LETTREES

1. Aucune observation d'ordre général.

2. Conformément au préambule ci-dessus, nous estimons qu'il serait prudent d'éviter de modifier le premier alinéa de la Règle C, en ajoutant au terme « conséquence » d'autres adjectifs qualificatifs en sus de l'adjectif « directe » qui y figure déjà.

Nous exclurions, par exemple, les adjectifs « raisonnable » et « nécessaire » qui ont été suggérés dans le passé.

La seconde partie de la Règle C contient, par contre, un exemple qui est en contraste, même quant au style, avec le caractère général des normes et qui a donné lieu à des divergences d'interprétation en engendrant même certaines perplexités au sujet de la notion de perte indirecte et de dommage résultant d'un retard.

Nous proposerions donc de supprimer le membre de phrase « tels que le chômage et toute perte indirecte quelconque, telle que la différence de marché ».

Nous proposerions aussi de fusionner la Règle G avec les Règles XVI, XVII et XVIII.

3. Non.

4. We would leave the interpretation of the word « peril » to tradition and practice, whilst not losing sight of the fact that the existence of a « peril » is not always necessary and determinative in order to give rise to a General Average adjustment. (Please refer, in this connection, to what is provided by Rules X and XI).

5. No.

6. We do not consider it an advantage to break away from the traditional computation assessed on the basis of current values at the time and place when and where the adventure ends, even if in this way the profit element is not eliminated.

7. In order to solve this question, one would have to determine whether salvage and General Average form a single whole, in line with our tradition, or whether they can be considered separately, in line with English tradition.

B. THE NUMBERED RULES

1. No.

2. No.

3. No.

4. *Rules I and II*

It would be preferable, rather than merge these two Rules together, to be content with amending Rule II by replacing the words « shall be made good as General Average... for the common safety » with the words « when the jettison of cargo shall be made good as General Average... the damage by water... shall also be made good ».

5. *Rule III*

We would leave this Rule unaltered. If it had to be amended, we would recommend that it be laid down that the damage which had already resulted from fire, smoke or heat, before extinguishing measures had started, be not allowed in General Average. Thus, a distinction would be made, not as regards the characteristics of the damage, but as regards the moment when the damage took place. But this would result in a vitiation of the principle according to which all damage which would inevitably have occurred cannot be made good as General Average.

6. *Rule IV*

We agree with the elimination of this Rule. Doubtless, the urge for simplicity and conciseness suggest that this Rule should be deleted. But, on the other hand, retaining the Rule would do no harm

4. Nous laisserions à la tradition et à la pratique le soin de l'interprétation du mot « péril », en ne perdant pas de vue que l'existence d'un « péril » n'est pas toujours nécessaire et déterminante pour donner lieu à un règlement d'avaries communes (v. à ce sujet ce que prévoient les Règles X et XI).

5. Non.

6. Nous n'estimons pas qu'il soit avantageux de se détacher du calcul traditionnel effectué sur la base des valeurs courantes au moment et au lieu où prend fin l'aventure, même si par là on n'élimine pas l'élément de profit.

7. Pour résoudre cette question, il faudrait établir si sauvetage et avarie commune forment un tout unique, comme le veut notre tradition, ou s'ils peuvent être considérés séparément, comme le veut la tradition anglaise.

B. LES REGLES NUMEROTEES

1. Non.

2. Non.

3. Non.

4. *Règles I et II*

Plutôt que de confondre ces deux Règles, il serait préférable de se limiter à modifier la Règle II en remplaçant les mots « sera admis en avarie commune... pour le salut commun » par les mots « Lorsque le jet de la cargaison sera admis en avarie commune, seront également admis les dommages causés par l'eau... ».

5. *Règle III*

Nous laisserions cette Règle inchangée. S'il fallait la modifier, nous conseillerions d'établir que ne seront pas admis en avarie commune les dommages déjà causés par le feu, par la fumée ou par la chaleur avant que ne commencent les opérations d'extinction. De telle manière, on opérerait une distinction, non point par rapport à la qualité des dommages, mais par rapport au moment où lesdits dommages ont eu lieu. Mais il s'ensuivrait une altération du principe sur la base duquel tout dommage qui aurait nécessairement eu lieu ne peut être admis en avarie commune.

6. *Règle IV*

D'accord pour l'abolition. Sans doute des besoins de simplicité et de concision suggèrent la suppression de cette Règle. Mais, d'autre part, son maintien ne causerait aucun mal puisque la Règle ne fait

as it merely expresses, for a special case, a principle which it is possible to evolve out of the system. To retain this Rule would be paying tribute to tradition and would reaffirm the spirit and the principles from which the system draws its inspiration.

7. *Rule V*

No. It is absolutely inconceivable that damage resulting from refloating operations should not be allowed in General Average. Such an exclusion would mean an extremely serious infringement of the very principles of General Average.

8. *Rule VI*

This Rule is, indeed, anachronostic. Cases where problems of allowance in General Average of damage caused by carrying a press of sail may spring will be rare and of little importance. This Rule could therefore be deleted, especially as such cases fall within the scope of the general principles of the system.

In all events, if one wished to retain this Rule for the sake of tradition, this would do no harm but would, at the most, confirm the general principles.

9. *Rule VII*

We favour the retention of this Rule without any amendment, even if, in practice, its application may lead to the sacrifice of certain perfectly explicit cases of damage to machinery and boilers due to endeavours when the ship is afloat and which can clearly be identified with the principle which is asserted in Rule A.

10. *Rules X and XI*

Rules X and XI need a complete revision in order that they may be substantially brought round to the principle in Rule A. This would also facilitate solving a problem on the insurance level.

On this level, the policies generally exclude refund of the crew's wages and maintenance expenses in case of repairs, but they allow such refund in the event of the repairs being carried out in a port of refuge, it being understood, however, that the word « refuge » applies to the port where the ship is seeking protection in order to avoid danger; and this interpretation is precisely in contrast with the norms contained in Rules X and XI.

11. *Rule XIII*

We are in favour of the abolition of the deductions in respect of « new for old », which nowadays have almost entirely disappeared from insurance policies.

qu'énoncer, pour un cas particulier, un principe qu'il est possible de dégager du système. Le maintien de cette Règle serait un hommage à la tradition et confirmerait l'esprit et les principes auxquels le système s'inspire.

7. *Règle V*

Non. Il est absolument inimaginable d'exclure de la bonification en avarie commune des dommages résultant d'opérations de renflouement. Pareille exclusion signifierait apporter une entorse extrêmement grave aux principes mêmes de l'avarie commune.

8. *Règle VI*

En effet, cette règle est anachronique. Rares et peu importants seront les cas où pourra naître un problème d'admission en avarie commune de dommages causés par forcement de voiles. Cette Règle pourrait donc être supprimée, d'autant plus que ce cas rentre dans le champ d'application de principes généraux du système.

En toute hypothèse, si l'on désirait conserver cette Règle par respect pour la tradition, ce maintien ne saurait causer aucun mal mais tout au plus confirmerait les principes généraux.

9. *Règle VII*

Nous sommes favorables au maintien de cette Règle sans changement, même si son application pratique peut entraîner le sacrifice de certains cas bien explicites de dommages causés aux machines ou aux chaudières par des efforts, lorsque le navire est à flot, qui peuvent clairement trouver à s'identifier avec le principe affirmé dans la Règle A.

10. *Règles X et XI*

Les Règles X et XI méritent d'être soumises à une révision complète qui les ramène substantiellement au principe de la Règle A. Ceci faciliterait aussi la solution d'un problème sur le plan de l'assurance. Sur ce plan, en général, les polices excluent le remboursement des salaires et dépenses d'entretien de l'équipage en cas de réparation, mais elles admettent ce remboursement au cas où les réparations seraient exécutées dans un port de refuge, en considérant cependant comme « refuge » le port où le navire cherche une protection afin de se soustraire à un danger; et pareille interprétation se trouve précisément en contraste avec les normes contenues dans les Règles X et XI.

11. *Règle XIII*

Nous sommes favorables à l'abolition des déductions à raison du « vieux au neuf », aujourd'hui presque entièrement disparues dans les polices d'assurance.

In case this Rule is maintained, it should be amended in the manner proposed by A.I.D.E. in 1967.

12. *Rule XIV*

The adoption of amendements in respect of Rules X, XI and XIII would entail amendments to this Rule.

13. *Rule XV*

Certainly.

14. *Rules XVI and XVII*

At N°. 6 of the questions asked under A above, the « Lettered Rules », we expressed the opinion that we should not break away from the present concept of current values at the time and place when and where the adventure ends. We are opposed to inserting a principle of evaluation based on invoice values as this would encourage the system of invoices of convenience which has already given rise to so many abuses.

15. *Rule XVIII*

1) Certainly.

2) We would leave this paragraph unchanged. Any amendments would create problems more complicated than the present ones.

16. *Rule XX*

Even if the commission of 2 % is modest, we consider that it serves as an inducement to solve certain situations. It is advisable, in our view, to leave this Rule unchanged.

17. *Rule XXI*

The principle by which the shipowner or the cargo owner are indemnified by means of the interest for the period running between the time of disbursements and their refund, is correct.

We would, therefore, leave this Rule unchanged, whilst being in favour of the rate of interest being touched up.

C. RULE OF INTERPRETATION

We see no reason why this Rule should be amended.

D. OTHER MATTERS NOT DEALT WITH IN THE 1950 RULES

1. We agree. The parties can add, in the documents in which they declare the York/Antwerp Rules to be applicable, that there will be no General Average adjustment whenever the damage does not exceed a given figure (bill of lading and/or insurance policy).

Au cas où cette Règle serait maintenue, elle devrait être modifiée de la manière proposée par l'A.I.D.E. en 1967.

12. *Règle XIV*

L'adoption de modifications portant sur les Règles X, XI et XIII rendrait nécessaires des modifications à cette Règle.

13. *Règle XV*

Certainement.

14. *Règles XVI et XVII*

Au n° 6 des questions posées sous le point A des « Règles lettrées », nous avons exprimé l'opinion qu'il ne fallait pas se détacher de la notion actuelle des valeurs courantes au moment et au lieu où prend fin l'aventure. Nous sommes contraires à l'insertion du principe d'évaluations se basant sur la valeur de facture du fait qu'on encouragerait par là le système des factures de complaisance qui a déjà donné lieu à tant d'abus.

15. *Règle XVIII*

1) Certainement.

2) Nous laisserions ce paragraphe inchangé. Toute modification susciterait des problèmes plus compliqués que les actuels.

16. *Règle XX*

Même si la commission de 2 % est modeste, nous estimons qu'elle sert à encourager la solution de certaines situations. A notre avis, il convient de laisser cette Règle inchangée.

17. *Règle XXI*

Le principe que l'armateur ou le propriétaire des marchandises doivent être indemnisés au moyen d'intérêts pour la période s'écoulant entre les débours et leur remboursement, est juste.

Nous laisserions, par conséquent, cette Règle inchangée, tout en étant favorables à une retouche du taux d'intérêt.

C. REGLE D'INTERPRETATION

Nous n'apercevons aucun motif pour lequel cette Règle devrait être modifiée.

D. AUTRES MATIERES NON TRAITEES DANS LES REGLES 1950

1. D'accord ! Les parties peuvent ajouter, dans les documents par lesquels elles déclarent applicables les Règles d'York et d'Anvers, qu'il n'y aura pas lieu à règlement d'avaries communes au cas où le dommage ne dépasse pas un chiffre déterminé (connaissement et/ou police d'assurance).

If it is laid down that a General Average adjustment will materialize when the claim exceeds a given figure, it is obvious that once the adjustment has resorted to, the compensation will have to be without deductions and we do not foresee any complications or obstacles springing from the setting up of a fixed franchise for hull insurances which, evidently, should only apply when there is a General Average adjustment.

2. It is certainly desirable that the entire procedure be simplified. However, among the systems that have been proposed, we cannot see any that might achieve this result and we propose, accordingly, that things be left as they stand.

3. We agree on the introduction of a limitation value below which the goods would not be called upon to contribute in General Average.

4. There are no problems, for the time being, which warrant the suggestion of introducing a particular Rule for goods in containers.

5. We agree that the matter of a « non-separation agreement » be made public by the addition of a Rule or annex.

6. We are quite definitely opposed to any proposal of this kind.

Associazione Italiana Diritto Marittimo,

Roma.

December, 1971.

Si l'on établit que le règlement d'avaries communes aura lieu quant la réclamation dépasse un chiffre déterminé, il est évident qu'une fois que le règlement a commencé, la réparation devra être intégrale, et nous ne voyons pas les complications ou les obstacles qui pourraient naître du fait de l'établissement d'une franchise fixe pour les assurances corps qui ne devrait évidemment s'appliquer qu'au seul cas où il y aura lieu à règlement d'avaries communes.

2. Il serait certainement souhaitable de simplifier toute la procédure. Parmi les systèmes proposés, nous n'en voyons cependant aucun qui puisse rendre possible ce résultat : aussi proposerions-nous de laisser les choses comme elles sont.

3. Nous sommes d'accord sur l'introduction d'une valeur limite au-dessous de laquelle les marchandises ne seraient pas tenues de contribuer en avarie commune.

4. Il n'existe pas, pour le moment, de problèmes justifiant qu'on suggère l'introduction d'une règle particulière concernant les marchandises en conteneurs.

5. Nous sommes d'accord pour rendre officiel, par l'addition d'une règle ou d'une annexe, ce qui fait l'objet du « non-separation agreement ».

6. Nous sommes très nettement opposés à une proposition de ce genre.

Associazione Italiana Diritto Marittimo,

Roma.

Décembre, 1971.

INDEX

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.

2-020