

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1972

II

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

DOCUMENTATION

1972

II

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

*Reply to Questionnaire YA-1 from the Japanese Maritime
Law Association*

INTRODUCTION

The York/Antwerp Rules Subcommittee of the Japanese Maritime Law Association concentrated its efforts on the study of the questions, among the various questions set out in the questionnaire in C.M.I. Documentation 1970, IV, which the Subcommittee thought would contribute particularly to the simplification of General Average and to international uniformity of practice and which would draw most attention of many national associations in future actions, as is pointed out in the second report prepared by the Working Group. In the following, therefore, the Subcommittee restricted itself to answering the problem of salvage remuneration, Rules III, X, XI, XIII and XV - XVII and Non-Deductible Franchise, mini contributions and Non-Separation Agreement.

A. THE LETTERED RULES

Salvage remuneration

In our country, salvage remuneration is treated as general average expenditure, even when it is awarded or otherwise settled separately for hull and cargo, provided the salvage service is rendered for common safety within the meaning of Rule A. To put it in another way, the salvage remuneration is recast to be apportioned on the values of the property at the time and place the adventure ends. It is thought that the practice in our country is handled in a uniform manner and that it entails no difficulty. However, it appears that average adjusters in London not infrequently treat salvage awards so that salvage lies where it falls, and as a result uniformity is not achieved internationally. In the circumstances, it is considered desirable

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

COMMISSION INTERNATIONALE

*Réponse de l'Association Japonaise de Droit Maritime au
Questionnaire YA-1*

INTRODUCTION

Parmi les questions posées dans le questionnaire ayant paru dans la Documentation C.M.I. 1970, IV, la Commission de l'Association Japonaise de Droit Maritime pour la révision des Règles d'York et d'Anvers de 1950 a concentré ses efforts à l'étude des questions qui, à son avis, contribueraient spécialement à une simplification de l'avarie commune et à une unification internationale de la pratique ainsi qu'à des questions qui pourraient éveiller l'intérêt du plus grand nombre d'Associations nationales dans leur activité future, comme le signale le second rapport du groupe de travail. Dans ce qui suit, la Commission japonaise s'est limitée à répondre au problème de la rémunération d'assistance, règles III, X, XI, XIII et XV — XVII et de la franchise non-deductible, des mini-contributions et de la « non-separation agreement ».

LES REGLES LETTREES

Rémunération d'assistance

La rémunération d'assistance est considérée dans notre pays comme une dépense d'avarie commune, même lorsqu'elle a été accordée ou autrement réglée, séparément pour corps et cargaison, à condition que les faits d'assistance aient été rendus pour le salut commun aux termes de la Règle A. Autrement dit, la rémunération d'assistance est répartie sur la valeur des biens au moment et à l'endroit où l'aventure se termine. Nous pensons que, dans notre pays, la pratique est unanime et qu'elle ne donne lieu à aucune difficulté. Il semble, cependant, qu'à Londres, les dispacheurs traitent fréquemment les rémunérations pour faits d'assistance en les faisant supporter par les parties à charge de qui elles ont été mises et, de ce fait, une uniformité internationale n'est pas possible. Dans de telles circonstances, il est souhaitable que

that a new numbered rule be adopted to have the effect intended by Rules of Practice 44 A of the Association of Average Adjusters.

B. THE NUMBERED RULES

Rule III

- a) We would oppose the proposition that sacrifice should be treated differently from expenditure and should never be indemnified because it obviously deviates from the principles of general average. We are of the opinion that the present rule should remain unchanged.
- b) We submit that the second part of Rule III should remain as it is. In this connection, however, we would add that we are of the view that a container, pallet or similar method of packaging for unitized cargoes, should not be treated as « packages » in this context.
- c) We agree to the proposal that no allowance for smoke damage should be made. The reasons are twofold : firstly, it is envisaged that instances will be rare in which smoke damage is found to have been caused through fire extinguishing methods; secondly, surveyors frequently experience a great deal of difficulty in separating smoke damage into sacrifice caused by fire extinguishing methods and particular average caused by fire.
- d) We consider that it is not necessary to add a new rule for the problem of sacrifice caused by modern means of fire extinguishing since it is thought that the situation is effectively covered by the phrase « or otherwise » as stipulated in Rule III.

Rule X and Rule XI

- a) Common safety or common benefit question — Looking at the York/Antwerp Rules 1950 as a whole, we can fairly observe that most situations of practical importance in which extraordinary expenses are incurred for the safe prosecution of the voyage are covered by the numbered rules, based upon the principle of common benefit, and the remaining situations are governed by the strict principle of common safety and thus, as a whole, equilibrium is established between the various interests. We would oppose, therefore, any opinions which radically assert that either of the two principles should dominate over the whole realm of the rules. Therefore, we oppose the proposal that Rules X and XI should be entirely deleted. We would further suggest that it will not prove fruitful to deal with the question of the revision of the York/Antwerp Rules 1950 as a battle between the two opposing principles.
- b) We submit that Rule X d) should remain. However, we submit that the phrase « in proportion to the extraordinary expense saved »

I'on adopte une nouvelle règle numérotée qui aurait l'effet recherché par les « Rules of Practice 44 A » de la « Association of Average Adjusters ».

LES REGLES NUMEROOTEES

Règle III

a) Nous nous opposons à la proposition tendant à traiter les sacrifices et les dépenses différemment et à ce que les sacrifices ne soient jamais indemnisés; en effet, il est évident que l'on s'écarte des principes de l'avarie commune. Nous sommes d'avis que la règle actuelle doit rester inchangée.

b) Nous proposons que le seconde partie de la Règle III ne soit pas modifiée. Toutefois, nous aimerais ajouter à ce sujet que nous sommes d'avis que tout conteneur ou palette, ou toute autre méthode similaire d'emballage pour cargaisons unitaires, ne soit pas traité comme « colis » dans le présent contexte.

c) Nous appuyons la proposition d'après laquelle le dommage par fumée ne serait pas bonifié. Les raisons sont doublet : premièrement, il semble que les cas de dommage par fumée causé par des moyens d'extinction sont rares. Deuxièmement, les experts ont souvent beaucoup de difficultés à faire la distinction entre, d'une part, le dommage par fumée causé par les moyens d'extinction et, d'autre part, le dommage causé par le feu qui est avarie particulière.

d) Nous estimons qu'il est inutile d'ajouter une nouvelle règle pour le problème du sacrifice résultant de l'emploi d'inventions modernes pour éteindre un incendie, étant donné que ce cas est effectivement réglé par les termes « ou autrement » repris dans la Règle III.

Règle X et Règle XI

a) Question de salut commun ou d'intérêt commun.

En prenant les Règles d'York et d'Anvers 1950 dans leur ensemble, nous remarquons en toute impartialité que la plupart des situations d'importance réelle donnant lieu à des dépenses extraordinaires pour la poursuite en sécurité du voyage, sont couvertes par les règles numérotées basées sur le principe de l'intérêt commun, et que les autres situations sont régies par le principe absolu du salut commun, ce qui, dans l'ensemble, détermine l'équilibre entre les divers intérêts. Nous nous opposons donc à toute idée faisant radicalement valoir que l'un ou l'autre des deux principes doit dominer l'ensemble des règles. Aussi, nous nous opposons à la proposition tendant à supprimer entièrement les Règles X et XI. Nous avançons, de plus, qu'il ne s'avérera pas fructueux de traiter la question de la révision des Règles d'York et d'Anvers 1950, comme s'il s'agissait d'une bataille entre les deux principes en opposition.

b) Nous proposons que la Règle X, d) soit retenue. Toutefois, nous sommes d'avis que les mots « proportionnellement à la dépense

should be deleted and the phrase « without regard to the saving, if any, to other interests » should be inserted in its place.

- c) We agree to the proposition that maintenance may be fixed at ten percent of the wages. However, we oppose the proposition that the forfait basis as above should always prevail because it is considered that it sometimes proves to be inappropriate.
- d) It is considered desirable that a new numbered rule be added to the effect that air freight for repair parts should be treated as general average expenditure in accordance with Rule F.

Rule XIII

We support the abolition of this rule.

Rule XV

It is commonly recognized that we experience a great deal of difficulty in working out net freights and that it is not usual in modern transport for considerable amounts of freight at risk to be at shipowners' risk. Therefore we submit, for the purpose of simplification, that freight at risk should not contribute in general average and that Rule XV should be deleted accordingly.

Rule XVI and Rule XVII

We agree to the proposal that c.i.f. or f.o.b. values, rather than market values, should be adopted. We submit, however, that it should be explicitly stipulated that if cargoes travel without invoices the principle of Rule G should be applied.

D. OTHER MATTERS

Non-Deductible Franchise

Non-Deductible Franchise works effectively in our country. We are of the opinion that it is a matter which is best left to current practice.

Mini Contributions

We do not agree to adopt a new rule.

Non-Separation Agreement

We support the proposal that it will be of practical usefulness to attach a Standard Form of Non-Separation Agreement to the York/

extraordinaire épargnée » soient remplacés par la phrase » sans égard à l'économie éventuellement réalisée par d'autres intérêts ».

c) Nous appuyons la proposition de fixer l'entretien de l'équipage à dix pour cent des salaires. Toutefois, nous nous opposons à la proposition tendant à ce que la base forfaitaire, dont il est question plus haut, doive toujours prévaloir, car il semble que ceci s'avère parfois inapproprié.

d) Nous estimons qu'il serait souhaitable d'ajouter une nouvelle règle numérotée stipulant que le fret aérien pour le transport de pièces de rechange soit considéré comme dépense en avarie commune, conformément à la Règle F.

Règle XII

Nous appuyons l'abolition de cette règle.

Règle XV

Il est généralement reconnu que le calcul du fret net donne lieu à beaucoup de difficultés et qu'il n'est pas courant, dans le transport moderne, de rencontrer des quantités considérables de fret pour le risque de l'armateur. Nous proposons donc, dans un but de simplification, que le fret en risque ne contribue pas en avarie commune et que la Règle XV soit, en conséquence, supprimée.

Règle XVI et Règle XVII

Nous appuyons la proposition préconisant l'adoption des valeurs c.a.f. ou f.o.b., plutôt que des valeurs de marché. Toutefois, nous sommes d'avis qu'il est nécessaire de stipuler de manière explicite que si, pour des marchandises transportées, il n'a pas été établi de facture, le principe de la Règle G soit appliqué.

AUTRES MATERIES NON TRAITEES DANS LES REGLES

Franchise non-deductible

La franchise non-deductible fonctionne efficacement dans notre pays. Nous sommes d'avis qu'il vaut mieux laisser cette question à la pratique courante.

Mini-contributions

Nous n'appuyons pas l'idée d'une nouvelle règle.

« Non-Separation Agreement »

Nous appuyons la proposition d'après laquelle il serait utile de joindre en annexe aux Règles d'York et d'Anvers un formulaire de « Non-

Antwerp Rules as a schedule. We would add that the standard form adopted by the Association of Average Adjusters is considered most appropriate for this purpose.

Tokyo, 15th June, 1972

The Subcommittee for the Revision
of the York/Antwerp Rules

Masakazu Nakanishi, Rapporteur

Separation Agreement ». Nous pourrions ajouter que nous considérons le formulaire adopté par « Association of Average Adjusters » comme étant celui qui, en l'occurrence, convient le mieux.

Tokyo, le 15 juin 1972.

La Commission pour la révision
des Règles d'York et d'Anvers, 1950

Masakazu Nakanishi, Rapporteur

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

Note submitted by the Danish Maritime Law Association

RULE F

In England, in 1876, when the problems were new, the Association of Average Adjusters accepted two rules of practice concerned with substituted expenses, towage from a port of refuge and cargo forwarded from port of refuge, Rules 22 and 23.

The next year an interpretation of the Rules was introduced, Rule 25 :

« ...that the saving of expence therein mentioned is limited to a saving or reduction of the actual outlay, including the crew's wages and provisions, if any, which would have been incurred at the port of refuge, if the vessel had been repaired there, and does not include supposed losses or expenses, such as interest, loss of market, demurrage, or assumed damage by discharging ».

Lowndes, e.g. 4th edition, 1888, p. 230, and 6th edition 1922, p. 272, stated that sometimes the master and shipper arranged in the port of refuge to sell the cargo from alongside and later purchase a fresh cargo. The case was treated as a substitute for the expenditure saved. This dealing with the loss appeared to be perfectly legitimate.
— See also rule 24, 1902.

Before the Stockholm Conference, 1924, a draft of revised YAR for consideration of the Conference was prepared by a committee including the author and average adjuster, G.R. Ruldolf. The draft of rule F, (then E), began « Any extra expenses or loss... ».

At Stockholm, Mr. Hurd, the well known Scottish average adjuster, said that to introduce « loss » was dangerous and beyond anything known in English law. It would open the gate to great complications. Representatives of shipowners thought that expenses, outlays or loss were much the same, but they would not press the matter. As a result, the words « or loss » were deleted.

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS

COMMISSION INTERNATIONALE

Note de l'Association Danoise de Droit Maritime

REGLE F

Lorsqu'en Angleterre, en 1876, ces problèmes étaient encore à leur stade initial, la « Association of Average Adjusters » accepta deux règles de pratique visant les dépenses substituées, le remorquage du port de refuge et la cargaison expédiée du port de refuge, les règles 22 et 23.

L'année suivante, l'interprétation des règles, la règle 25, fut introduite :

(tra) « ... que l'économie réalisée sur les dépenses mentionnées est limitée à l'économie ou à la réduction des frais réels, y compris les salaires et les vivres de l'équipage éventuels qui auraient été dépendus au port de refuge si le navire y avait été réparé, et ne comprend pas les pertes ou les dépenses présumées, telles que l'intérêt, la perte marchande, les surestaries ou les dommages présumés causés par le déchargement ».

Lowndes, 4ème édition, 1888, p. 230, et 6ème édition, 1922, p. 272, mentionne que parfois le capitaine et l'affréteur prennent leurs dispositions au port de refuge pour vendre la cargaison le long du bord du navire et ensuite faire l'acquisition d'une nouvelle cargaison. On traitait pareil cas comme un cas de substitution à des dépenses épargnées. Cette façon de procéder semblait tout à fait légitime. Voir également la règle 24, 1902.

Avant la Conférence de Stockholm en 1924, un projet de Règles d'York et d'Anvers révisées destiné à être soumis aux délibérations de la Conférence fut élaboré par une commission comprenant l'auteur et dispacheur, G.R. Rudolf. Le projet de la Règle F (à l'époque E), commençait par les mots : « Toute dépense ou perte supplémentaire »...

A Stockholm, Monsieur Hurd, le dispacheur écossais bien connu, fit valoir que de vouloir introduire le mot « perte » était dangereux et sortait du cadre de tout ce que l'on connaissait en matière de

At Amsterdam, 1949 — and Stockholm, 1924, at a lesser degree — most of the discussion turned on whether the saving should be credited g.a. first or proportionally to interested parties. The Netherlands alone, p. 171, reopened the question of loss as well as expense :

« ... When instead of definite repairs (which would have laid up the vessel in a port of refuge for a considerable time) a Shipowner decides to execute temporary repairs, thereby limiting the cargo space so that some cargo has to be left behind, it seems logical and fair to allow in general average the loss of freight and cargo on the same footing as the expenses of the temporary repairs. The same applies when, instead of accepting tug assistance, the master decides to reach a port of refuge under his own power thereby causing damage to his engines, etc ».

The first example : temporary repairs at port of refuge, part cargo no space to be reloaded, sold at port. The loss of the part cargo and freight could not be allowed as a substitute expense. I wonder whether the position would have been otherwise if the part cargo had been freighted to destination.

The second example. A ship with damaged engine was seeking port. Tug assistance was declined. Extra damage of engine was considered a substitute loss. I wonder whether the aversion against « loss » was not strengthened by the example. No doubt Rule E or Rule VII would stop such a claim.

« or loss » failed although opponents' arguments were scanty. At Amsterdam it was said that there was a general feeling that to add the extra words would be dangerous and lead to possible abuse. This could hardly be called an argument.

One argument was advanced in the important example of sale of cargo at port of refuge : that a special agreement could be arranged. But he who has not the Rules on his side has a weak position. Somebody might just say; « better let us follow the Rules », and the most economic way was torpedoed.

Another case : A ship's hold is on fire and is flooded, the fire is quenched and water is pumped out on overtime to avoid greater g.a. damage of cargo. The adjuster will probably not care about expense instead of loss and charges the overtime as g.a.

Yet another : A vessel with timber from Canada grounds, returns and drydocks with full cargo for examination. At the following dry-docking indents by the previous docking blocks on the vessel's bottom were clearly shown. A substituted loss. Cargo underwriters regretted, but did not contribute.

I have noted the varying wording of the lettered Rules denoted to charges to general average :

loi anglaise; cela pouvait donner lieu à de graves complications. Des représentants de propriétaires de navires émirent l'avis que dépenses, débours ou pertes, revenaient au même, mais ils ne voulurent pas insister. En conséquence les mots « ou perte » furent supprimés.

A Amsterdam en 1949 — et à Stockholm en 1924 à un degré moindre — les débats se concentrèrent principalement sur la question de savoir si l'économie réalisée devait être créditée, ou bien d'emblée à l'avarie commune, ou bien proportionnellement aux parties intéressées. Seuls les Pays-Bas, p. 171, soulevèrent de nouveau la question des pertes et celle des dépenses :

(tra) « ... Lorsque, au lieu de faire des réparations définitives (qui auraient immobilisé le navire dans un port de refuge pour une durée considérable) un propriétaire de navire décide d'exécuter des réparations provisoires, limitant de ce fait l'espace disponible pour la cargaison de telle sorte qu'une partie de la cargaison devra être abandonnée, il semblerait logique et raisonnable d'admettre en avarie commune la perte de fret et de cargaison au même titre que les dépenses pour les réparations provisoires. On rencontre la même situation lorsque le capitaine, plutôt que d'accepter les services d'un remorqueur, décide de rallier un port de refuge par ses propres moyens, provoquant des avaries à ses machines, etc. »

Premier exemple : réparations provisoires dans un port de refuge, partie de la cargaison non chargée en raison du manque d'espace, vendue au port. La perte de la partie de la cargaison et du fret ne pourrait pas être admise comme dépense substituée. Je me demande si la situation aurait été différente si la partie de la cargaison avait été transportée à destination.

Deuxième exemple : Un navire avec une avarie de machines à la recherche d'un port, les services d'un remorqueur refusés. On considère les avaries supplémentaires survenues aux machines comme pertes substituées. Je me demande si l'aversion vis-à-vis du mot « perte » ne fut pas renforcée par cet exemple. Nul doute que la Règle E ou la Règle VII ferait obstacle à une telle réclamation.

Les mots « ou perte » n'ont pas été insérés; bien que les arguments des adversaires aient été faibles. Il fut dit qu'à Amsterdam il y avait une impression générale qu'il serait dangereux d'ajouter ces mots supplémentaires et qu'ils pourraient éventuellement mener à des abus. Ceci peut difficilement être qualifié d'argument.

On avança comme argument de poids l'exemple de la vente de la cargaison au port de refuge : que l'on pourrait trouver un arrangement. Mais celui qui n'a pas les Règles pour lui est en faible position. On pourrait très bien dire : « Il vaut mieux suivre les Règles », et le moyen le plus économique se trouverait torpillé.

Un autre exemple : la cale d'un navire est en feu et se trouve noyée, le feu est éteint et l'on a recours à des heures supplémentaires pour assécher la cale afin d'éviter des frais supplémentaires de dommages à la cargaison en avarie commune. Le dispacheur se souciera

- A. extraordinary sacrifice or expenditure,
- B. sacrifices and expenses,
- C. losses, damages or expenses,
- D. sacrifice or expenditure,
- E. loss or expense.

Loss seems to be a tabu word. « Charges » would cover everything allowable in general average.

We average adjusters may at times by some be considered fanciful — think of Rule A « when, and only when ».

I submit a Rule F as follows :

« Any extra charges in place of other charges which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average — but subject to Rules C, E and VII — and so allowed, but only up to the amount of the general average charges avoided ».

The time has come to consider substituted charges with an open mind. What was new and strange a century ago is now well known and no doubt under control.

Simplification is the catch-word of to day. No worry as to expense, outlay or loss. No action to obtain everybody's agreement.

8th June 1972.

K. Skovgaard-Petersen.

peu de la perte et comptera les heures supplémentaires en avarie commune.

Encore un exemple : Un navire transportant du bois en provenance du Canada s'échoue, fait demi-tour et est mis en cale sèche avec toute sa cargaison pour être examiné. La mise en cale sèche suivante révèle clairement la pénétration des blocs de cale lors de la mise en cale précédente, dans la carène du navire. Une perte substituée. Les assureurs de la cargaison expriment leurs regrets mais refusent de contribuer.

J'ai pris note de la rédaction diversifiante des Règles lettrées visant les frais à porter à l'avarie commune :

- A. sacrifice ou dépense extraordinaire,
- B. sacrifices et dépenses,
- C. dommages, pertes ou dépenses,
- D. sacrifice ou dépense,
- E. perte ou dépense.

Le mot « perte » a l'air d'être un mot tabou. Le mot « charges » couvrirait tout ce qui est admis en avarie commune.

Les dispacheurs peuvent parfois, au yeux de certains, passer pour des êtres capricieux — pensez à la Règle A « quand, et seulement quand ».

J'aimerais soumettre une Règle F conçue comme suit :

(tra) « Toute charge supplémentaire encourue en substitution d'une autre charge qui aurait été admissible en avarie commune sera réputée elle-même avarie commune — mais soumise aux Règles C. E et VII —et admise à ce titre, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la dépense d'avarie commune ainsi évitée ».

Le moment est arrivé d'envisager les charges substituées sans parti pris. Ce qui était nouveau et étrange il y a un siècle est à présent bien connu et sans doute bien en mains.

La simplification est le slogan du jour. Pas de soucis en ce qui concerne les dépenses, les débours ou les pertes. Pas de mesures à prendre pour obtenir le consentement de tout le monde.

Le 8 juin 1972.

K. Skovgaard-Petersen

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

*Communication received from Mr. Erik Kofoed, dispacheur,
Copenhagen*

RULE XVIII

I beg to refer to the International Subcommittee meeting at Antwerp on the 8th June, when I was requested to elaborate a proposal to a new wording of Rule XVIII.

I shall therefore make the following two proposals :

Proposal No. 1

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 caused by a general average act shall be as follows :

When repaired or replaced, it 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 it shall be the reasonable depreciation arising from such loss, but not exceeding the estimated cost of repairs.

Proposal No. 2

Same wording as proposal No. 1 but continuing after a semicolon after the word « repairs » but where the ship is not worth repairing, the amount to be allowed as general average cannot exceed the difference between the estimated sound value of the ship and the estimated cost of repairing damage which is not general average.

Example :

Sound value of ship	£ 100.000
Proceeds of wreck	£ 20.000
Cost of repairing non-general average damage	£ 90.000

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

COMMISSION INTERNATIONALE

Communication reçue de M. Erik Kofoed, dispacheur, Copenhague

REGLE XVIII

Je me réfère à la réunion de la Commission Internationale tenue à Anvers le 8 juin dernier lorsque l'on m'a demandé d'élaborer le projet d'un nouveau texte pour la règle XVIII.

Je soumets donc les deux propositions suivantes :

Proposition No. 1

Règle XVIII - Avaries au navire

Le montant à admettre en avarie commune pour dommages ou pertes subis par le navire, ses machines et/ou ses apparaux, causés par un acte d'avarie commune, sera le suivant :

lorsqu'il y ont été réparés ou remplacés, ce sera le coût réel et raisonnable des réparations ou du remplacement de ces dommages ou pertes sous réserve des déductions à opérer en vertu de la règle XIII,

lorsqu'il n'y a pas eu de réparation, ce sera la dépréciation raisonnable découlant de ces pertes, mais n'excédant pas le coût estimatif des réparations.

Proposition No. 2

Même texte que pour la proposition No. 1, avec l'ajoute suivante : après le point-virgule placé après le mot « réparations » : mais lorsque le navire ne vaut pas la peine d'être réparé, le montant à admettre en avarie commune ne pourra excéder la différence entre la valeur estimative du navire à l'état sain et le coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune.

Example :

Valeur du navire à l'état sain	£ 100.000
Produit de vente de l'épave	£ 20.000
Coût de la réparation de dommages non causés par un acte d'avarie commune	£ 90.000

Cost of repairing general average damage £ 12.000

General average allowance under present Rule :
£ 100.000 - £ 90.000 - £ 20.000, or nil.

General average allowance under suggested Rule No. 1 £ 12.000.

General average allowance under suggested Rule No. 2 :
£ 100.000 - £ 90.000 = £ 10.000.

As regards English Law and Practice, « The Judgment of Macbeth v. Maritime Insurance Co. Ltd., House of Lords, 1908 », cannot be a hindrance to the rules suggested by me, as Section 60 of the Marine Insurance Act does not provide that the value of the wreck be added to the cost of repairs for the purpose of determining whether there is a constructive total loss. (See Chalmers « Marine Insurance Act, 1906 », seventh edition, 1971, page 90).

Furthermore, I have completely avoided the term « constructive total loss », which in my opinion it is unnecessary to include in a set of rules dealing with general average.

Copenhagen, Denmark, 22nd June 1972.

Erik Kofoed

Coût de la réparation de dommages causés par un acte d'avarie commune	£ 12.000
Montant admis en avarie commune d'après la règle actuelle : £ 100.000 - £ 90.000 - £ 20.000, ou	<i>néant</i>
Montant admis en avarie commune d'après la proposition de règle No. 1	£ 12.000
Montant admis en avarie commune d'après la proposition de règle No. 2 £ 100.000 - £ 90.000 =	£ 10.000

En ce qui concerne la loi et la pratique anglaises, le jugement « Macbeth v. Maritime Insurance Co. Ltd., House of Lords, 1908 », ne saurait faire obstacle aux règles que je propose, du fait qu'il n'est pas prévu dans la section 60 de « Marine Insurance Act » que la valeur de l'épave soit ajoutée au coût des réparations dans le but de déterminer s'il y a « constructive total loss » (voir Chalmers, « Marine Insurance Act, 1906 », septième édition, 1971, page 90).

En outre, j'ai radicalement évité le terme « constructive total loss », lequel, à mon avis, n'a pas sa place dans un recueil de règles traitant de l'avarie commune.

Copenhague, Danemark, le 22 juin 1972.

Erik Kofoed.

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

International Subcommittee meeting held at Antwerp on June 8th 1972

PROPOSED DRAFT AMENDMENTS TO THE YORK/ANTWERP RULES 1950

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.

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.

Rule B

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

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.

YA-21
6-72
(tra)

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

COMMISSION INTERNATIONALE

Réunion de la Commission Internationale le 8 juin 1972 à Anvers

AMENDEMENTS PROPOSES AUX REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

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.

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.

Règle B.

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

Règle C.

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

Des 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.

Rule D.

Rights to contribution in General Average shall not be affected, though 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 or defences which may be open against that party *in respect* of such fault.

Rule E.

The onus of proof lies upon the party claiming or refusing to contribute in General Average to show that *his claim or his refusal to contribute is well founded.*

Rule F.

Any additional 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.

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.

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.

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.

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

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 ou des défenses pouvant être ouverts contre cette partie à propos d'une telle faute.

Règle E.

Il incombe à celui qui réclame l'admission d'une perte ou d'une dépense en avarie commune ou qui refuse la contribution en avarie commune d'établir le bien-fondé de sa réclamation ou de son refus de contribuer.

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.

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.

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.

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.

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

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) by *smoke however caused.*

Rule IV. — Cutting away wreck.

~~DELETED~~ 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.

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. 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.

Rule VI. — Carrying press of sail — Damage to or loss of sails.

~~DELETED~~ 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, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as General Average.

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; 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.

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) *par la fumée, peu importe comment cette fumée a été provoquée.*

Règle IV. — Coupement de débris

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

RÈGLE SUPPRIMÉE

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 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.

Règle VI. — Forcement de voiles, avaries ou perte de voiles

L'avarie ou la perte de voiles et d'espars, ou 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.

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 des efforts faits pour le renflouer, sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou

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.

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 had 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.

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 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 *but the cost of such removal shall not be admitted as General Average, except insofar as the repairs are of a General Average nature.* 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.

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.

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'allègement, 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.

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.

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.

Quant un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce 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, *mais les dépenses de pareil déplacement ne seront pas admises en avarie commune, à moins que les séparations n'aient le caractère d'avarie commune.* 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,

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 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.

a) 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 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 the 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.

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 recharge 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 transbordeur 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, etc.

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 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 sup-

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 and 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.

Rule XII. — Damage to cargo in discharging etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as General Average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as General Average.

Rule XIII. — Deductions from cost of repairs.

Alternative A

No deductions new for old shall be made in any circumstances nor shall there be any allowance for cleaning and painting in General Average.

Alternative B

No deduction « new for old » shall be made in respect of vessels up to eight years old.

For vessels between eight and sixteen years old a deduction of one sixth shall be made from the costs of General Average repairs.

For vessels over sixteen years a deduction of one third shall be made from the costs of General Average repairs.

However, in respect of the wooden hulls of vessels the following deductions shall apply :

*up to four years, no deduction,
between four and eight years, one sixth,*

plémentaire 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.

Règle XII. — Dommage causé à la cargaison en la déchargeant, etc.

Le dommage ou la perte subi par la cargaison, le combustible ou les approvisionnements dans les opérations de manutention, déchargement, emmagasinage, recharge et arrimage sera bonifié en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement

Règle XIII. — Déduction du coût des réparations

Alternative A

Il ne sera en aucune circonstance effectué de déduction pour différence du neuf au vieux et il n'y aura aucune admission en avarie commune pour le nettoyage et la peinture ou l'enduit de la coque.

Alternative B.

Il ne sera pas effectué de déduction pour différence du neuf au vieux lorsque le navire a moins de 8 ans d'âge.

Un sixième sera déduit du coût des réparations d'avarie commune à des navires âgés de 8 à 16 ans.

over eight years, one third.

No cleaning and painting of bottom shall be allowed in General Average in any circumstances.

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 *in order* 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.

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 a 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.

Rule XVI. — Amount to be made good for cargo loss or damaged by sacrifice

The amount to be made good in General Average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, *established on the invoice values of the goods or if no invoice values are available, the shipped value including freight unless such freight is at the risk of the shipowner.*

Where the 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 as computed in the first paragraph of this Rule.

Un tiers sera déduit du coût des réparations d'avarie commune à des navires âgés de plus de 16 ans.

Toutefois à propos des navires en bois les déductions suivantes seront d'application :

jusqu'à 4 ans : pas de déductions.

de 4 à 8 ans : un sixième.

au-delà de 8 ans : un tiers.

Il n'y aura en aucun cas d'admission en avarie commune pour le nettoyage, la peinture ou l'enduit de la coque.

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 admissibles en avaries communes.

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 fait aurait encourues pour le gagner, mais qu'il n'a pas exposées par suite du sacrifice.

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, établi sur la valeur de facture des marchandises ou si aucune valeur de facture n'est disponible, sur la valeur au chargement y compris le fret, à moins que le fret n'ait été en risque pour l'armateur.

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 à l'état sain, calculée conformément aux dispositions du premier paragraphe de cette Règle.

Rule XVII. — Contributory values.

The contribution to a General Average shall be established upon the actual net values of the property at the termination of the adventure *except that the value of cargo shall be established on the invoice or shipped value including freight unless such freight is at the risk of the shipowners.* 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; deductions 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, *or in the case of cargo, except such charges as are not included in the invoice or shipped value.*

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

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 *caused by a General Average act shall be as follows:*

a) When repaired or replaced.

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deduction in accordance with Rule XIII.

b) When not repaired.

The reasonable depreciation arising from such loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or a constructive total loss in the commercial sense, the amount to be allowed as General Average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducing therefrom the estimated cost of repairing damage which is not General Average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX. — Undeclared or wrongfully declared cargo.

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the Shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as General Average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Règle XVII. — Valeurs contributives

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes des propriétés à la fin du voyage, *exception faite de celle des marchandises qui sera établie sur la valeur de facture ou sur la valeur au chargement y compris le fret, à moins que le fret n'ait été en risque pour l'armateur. A ces valeurs 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 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 *ou dans le cas de marchandises, pour autant seulement qu'il n'auront pas été compris dans la valeur de facture ou dans la valeur de chargement.*

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

XVIII. — Avaries au navire

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte subis par le navire, ses machines et/ou ses apparaux *à la suite d'un acte d'avarie commune sera le suivant :*

a) en cas de réparation ou de remplacement

le coût réel et raisonnable des réparations ou du remplacement de ces dommages et pertes, sous réserve des déductions à opérer en vertu de la Règle XIII.

b) lorsqu'il n'y a pas eu de réparation

la dépréciation raisonnable provenant de ces dommages et pertes, mais n'excédant pas le coût estimatif des réparations. Mais lorsqu'il y a perte totale effective, ou perte réputée totale commercialement parlant, du navire, le montant à allouer en avarie commune sera la différence entre la valeur estimative du navire à l'état sain sous déduction du coût estimatif des réparations du dommage n'ayant pas le caractère d'avarie commune et la valeur du navire à l'état d'avarie qui peut être mesurée par le net produit de vente, s'il y a lieu.

Règle XIX. — Marchandises non déclarées ou faussement déclarées

La perte ou le dommage causé aux marchandises chargées à l'insu de l'armateur ou de son agent, ou à celles qui ont fait l'objet d'une désignation volontairement fausse au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

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.

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 interests or from the General Average deposit fund.

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 approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the General Average, 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.

Antwerp, 8th June 1972.

La perte ou le dommage causé aux marchandises qui ont été faussement déclarées à l'embarquement pour une valeur moindre que la valeur réelle sera admis sur la base de la valeur déclarée, mais ces marchandises devront contribuer sur leur valeur réelle.

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.

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.

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 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.

Anvers, le 8 juin 1972.

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

Communication received from Dr. sc. iur. Hrvoje Kacic, Dubrovnik

SALVAGE SERVICES

In compliance with the charge received from the Chairman of the International Subcommittee, I propose a wording of the Y.A. Rule introducing the treatment of salvage expenses into general average. The text is conceived as follows :

« Expenses for salvage services rendered by or accepted under agreement shall be treated as general average provided that such expenses were incurred for the common safety within the meaning of Rule A. However, where differences arise between the salved values, as established by the forum assessing the salvage remuneration, and the general average contributory values, upon request of any party concerned, the apportionment as established in the settlement of salvage shall be taken into account ».

Dubrovnik, Yugoslavia.

Hrvoje Kacic.

12th July 1972.

YA-22
7-72
(tra)

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

Communication reçue du Dr. sc. iur. Hrvoje Kacic, Dubrovnik

ASSISTANCE ET SAUVETAGE

Conformément à la mission qui m'a été confiée par le Président de la Commission Internationale, voici le texte que j'ai élaboré pour la règle devant être reprise dans les Règles d'York et d'Anvers et introduisant dans l'avarie commune le traitement des dépenses d'assistance. Le libellé est conçu comme suit :

« Les rémunérations pour faits d'assistance ou de sauvetage rendus ou acceptés en vertu d'une convention seront traitées comme avaries communes pourvu que ces dépenses aient été consenties pour le salut commun aux termes de la Règle A. Toutefois, lorsqu'il y a divergence entre les valeurs des biens sauvés, telles que les a établies le juge fixant la rénumération et les valeurs contributives en avarie commune, la répartition, telle qu'établie dans le règlement de l'assistance ou du sauvetage, sera prise en considération, si une des parties intéressées le demande ».

Dubrovnik, Yougoslavie.
le 12 juillet 1972.

Hrvoje Kacic
Dr. sc. iur.

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

Communication received from Mr. Roger Parenthou, Marseilles

NOTE ON CONTAINERS

A. It is recognized :

- 1) That the container, as such, must contribute to General Average, regardless of whether it has, or not, been shipped under a special bill of lading.
 - a) that the container contributes for account of the Shipowner and for a capital distinct from that of the ship, if it is owned by the Shipowner in question
 - b) that the container contributes for account of its owner, real or apparent, according to whether it is owned by the utilizer himself or by a specialized company, the modalities of the contract for hire remaining extraneous to the Shipowner.
- 2) That the goods contained in the container must, likewise, contribute to General Average.

It does not seem necessary to provide a new Rule specially for containers in order to apply these principles, which arise from the principles of General Average and, in particular, from Rule XVII.

B. The problem, therefore, is limited to the question of whether or not certain existing Rules require altering or completing so as to take the « container » factor into consideration.

At first sight, the Rules with which we may eventually be concerned are Rules I (jettison of cargo), III (extinguishing fire) and XVII (contributory values).

We shall examine them successively.

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS

COMMISSION INTERNATIONALE

Communication reçue de Monsieur R. Parenthou, Marseille

NOTE SUR LES CONTENEURS

A. On considère comme acquis :

- 1) Que le conteneur, en tant que « contenant », doit contribuer à l'Avarie Commune qu'il ait fait ou non l'objet d'un connaissance particulier
 - a) que le conteneur contribue à la charge de l'Armateur et pour un capital distinct de celui du navire, s'il est la propriété du dit Armateur
 - b) que le conteneur contribue à la charge de son propriétaire réel ou apparent selon qu'il est la propriété de l'utilisateur lui-même ou d'une Société spécialisée, les modalités du contrat de location demeurant étrangères à l'Armateur.
- 2) Que les marchandises contenues dans le conteneur doivent de même contribuer à l'Avarie Commune.

Il n'apparaît pas nécessaire, pour appliquer ces dispositions, qui découlent des principes mêmes de l'Avarie Commune et notamment de la Règle XVII, de prévoir une Règle nouvelle spéciale aux conteneurs.

B. Le problème est donc limité à la question de savoir si certaines règles existantes méritent ou non d'être modifiées ou complétées pour tenir compte du facteur « Conteneur ».

A priori, les règles qui peuvent être éventuellement concernées sont les règles I (jet de cargaison), III (extinction d'incendie à bord) et XVII (valeurs contributives).

Nous les examinerons successivement.

Rule I

It stipulates that no jettison of cargo shall be made good as General Average, *unless such cargo is carried in accordance with the recognized custom of the trade.*

One is aware that a great number of containers are loaded on deck, especially on specialized containerships, fitted out accordingly.

The situation as regards the deck-load, particularly susceptible to sea jettison, is therefore worth defining.

Many a Shipowner has already looked into the question and introduced in his bills of lading a clause which runs more or less as follows :

« On-deck carriage. The Company is authorized by the consignor to carry goods on deck without having to inform the consignor. They shall be dealt with as hold cargo, both from the point of view of liability and its limitations and from the point of view of General Average ».

As it is possible that the validity of such clauses may be open to contestation within the framework of certain national legislations dealing with the contract of maritime transport, it seems desirable to solve the problem within the framework of the York and Antwerp Rules.

Three formulas can, at first sight, be considered :

— The first would consist in amending Rule I in the following manner :

...unless such cargo is carried in accordance with *the law, the af-freightment or transport contract, or the recognized custom of the trade.*

This solution appears to resolve the container problem; it may offer to some minds the inconvenience of having too wide a scope.

But isn't jettison — envisaged within the framework defined in Rule A — at the very origin of General Average ?

— the second formula would consist in completing Rule I by inserting a second sub-paragraph reading as follows :

Containers loaded on deck shall be considered as carried in such condition.

— The third would consist in specifying that Rule I does not apply to containers.

Sea-jettisoning of a container loaded on deck would therefore be allowed as General Average by applying Rule A.

The provisions in the Rule of Interpretation doubtless authorize this solution but, on the other hand, it seems rather illogical that the matter of jettison, which is dealt with in the numbered Rules, should exceptionally be dealt with, for a category of goods — in the present circumstances, containers — in the lettered Rules.

The Subcommittee will have to adjudge and settle its choice.

Règle I

Elle stipule qu'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.

On sait que de nombreux conteneurs sont chargés en pontée — notamment sur les navires spécialisés porte-conteneurs — aménagés à cet effet.

La situation de la pontée, particulièrement susceptible de faire l'objet d'un jet à la mer, mérite donc d'être définie.

Maints Armateurs se sont déjà préoccupés de cette question en introduisant dans leurs connaissances une clause à peu près rédigée comme suit :

« Transport en pontée. La Compagnie est autorisée par l'expéditeur à transporter sur le pont du navire toutes marchandises sans être tenue d'un aviser l'expéditeur. Elles seront traitées comme des marchandises en cale tant sur le plan de la responsabilité et de ses limitations que sur le plan des avaries communes. »

La validité de telles clauses pouvant éventuellement être contestée dans le cadre de certaines législations nationales sur le contrat de transport maritime, il apparaît souhaitable de résoudre le problème dans le cadre des Règles d'York et d'Anvers.

Trois formules peuvent, à priori, être envisagées :

— la première consisterait à modifier la Règle I de la façon suivante :

... à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément à la loi, au contrat d'affrètement ou de transport ou aux usages reconnus du commerce.

Cette solution paraît résoudre le problème conteneurs; elle peut présenter l'inconvénient aux yeux de certains d'avoir une portée trop générale.

Mais le jet — envisagé dans le cadre défini par la Règle A — n'est-il pas à l'origine même de l'Avarie Commune ?

— la seconde consisterait à compléter la Règle I par un deuxième alinéa rédigé comme suit :

« Les conteneurs chargés en pontée seront considérés comme transportés dans de telles conditions ».

— la troisième consisterait à préciser que la Règle I ne s'applique pas aux conteneurs.

Le jet à la mer d'un conteneur chargé en pontée se trouverait donc admis en Avarie Commune par application de la Règle A.

Les dispositions de la Règle d'interprétation permettent sans doute cette solution, mais en revanche, il paraît assez illogique que la matière du jet traitée par les règles numérotées le soit exceptionnellement pour une catégorie de marchandises — en l'occurrence les conteneurs — par les règles lettrées.

La commission aura à se prononcer et à fixer son choix.

Rule III

The only problem in relation to containers sprang from the notion of packages referred to in the second part of the Rule, which excludes any allowance for separate packages as have been on fire.

To consider the whole container as a single package, when applying this Rule, might have seriously imperilled the notion of equity on which all General Average is based.

By deleting the last part of the Rule in question, the new wording submitted by the Subcommittee for Rule III has, at the same time, eliminated the difficulty.

Rule XVII

As previously remarked, it is namely due to the general provisions in this Rule that the conditions under which containers contribute to General Average are determined.

It does not seem necessary to specify in these provisions how the values of containers have to be determined.

It remains — as it does for all other hulls — a problem which concerns the Surveyor and the Average Adjuster.

It therefore does not seem of any use amending or completing Rule XVII for the containers.

On the other hand, it would seem advisable to complete the Rule in question insofar as passengers's luggage (with a distinction between registered luggage which contributes and so-called cabin luggage which does not), and motor vehicles are concerned.

The new proposed wording would read as follows :

First paragraph - no change.

New second paragraph — Only registered passengers' luggage and registered motor vehicles, whether or not shipped under a bill of lading or any other form of ticket, shall contribute to General Average.

Marseilles, France, 14th July 1972.

R. Parenthou.

Règle III

Le seul problème paraissant se poser pour les conteneurs, découlait de la notion de colis en l'état de la seconde partie de la Règle excluant toute bonification pour des colis séparés de marchandises qui ont été en feu.

Considérer le conteneur tout entier comme un seul colis, pour l'application de cette Règle, risquait de mettre sérieusement en péril la notion d'équité qui se trouve à la base de toute Avarie Commune.

La nouvelle rédaction donnée par la Commission à la Règle III en supprimant le membre de phrase en question, élimine du même coup la difficulté.

Règle XVII

Il a été dit ci-dessus que c'est en fonction notamment des dispositions générales de cette Règle que se trouvent déterminées les conditions dans lesquelles les conteneurs contribuent à l'Avarie Commune.

Il n'apparaît pas nécessaire de préciser dans ces Règles comment doivent être fixées les valeurs des conteneurs.

C'est — comme pour tout autre matériel — un problème relevant de l'Expert et du Dispacheur.

Il ne semble donc pas utile de modifier ou de compléter la Règle XVII pour les conteneurs.

En revanche, il paraît souhaitable de compléter ladite Règle en ce qui concerne les bagages des passagers (distinction entre les bagages enregistrés qui doivent contribuer et les bagages dits de cabine qui ne contribuent pas), et les véhicules automobiles.

La nouvelle rédaction proposée serait la suivante :

§ 1er — sans changement.

Nouveau § 2 — Seuls les bagages des passagers et les véhicules automobiles enregistrés, qu'ils fassent ou non l'objet d'un connaissement ou tout autre titre de transport, contribueront à l'Avarie Commune.

Marseille, France, le 14 juillet 1972

R. Parenthou.

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

REPORT OF THE DRAFTING COMMITTEE

At the conclusion of the meeting held on June 8th, 1972, the Subcommittee asked its Drafting Committee (N. Gordon, J. Higgins, H. Kacic, K. Pineus (chairman), L. Watkins (secretary), to perform certain tasks. They are set out in a letter from Messrs. Henry Voet-Genicot dated Antwerp, June 1st 1972, as follows :

- « 1. redrafting so far as possible Rules X en XI
- 2. redrafting Rule XIII
- 3. giving consideration to redrafting Rules XV and XVIII
- 4. giving consideration to ancillary documents and whether they should be incorporated in the Rules ».

Moreover, Mr. H. Kacic was asked to produce a draft on a rule about expenses for salvage services and Mr. R. Parenthou a report on deck cargo and containers.

Their reports, without comments though, submitted direct by them to the Secretariat, also appear for convenience sake in this report.

What follows are the conclusions arrived at in respect of the subjects entrusted to the study of the Drafting Committee. It should be pointed out, however, that it does not necessarily bind all the members of the Drafting Committee, as owing to pressure of time to have the version ready for circulation, the final version had to go forward before all comments to it had been obtained from the members of the Drafting Committee.

Rules X and XI.

It will be recalled that the Subcommittee agreed to strike out the special rule about substituted expenses in Rule X, d). As for the rest of Rules X and XI, the majority of the Subcommittee did not

YA-32
9-72
(tra)

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS

COMMISSION INTERNATIONALE

RAPPORT DU COMITE DE REDACTION

A l'issue de la réunion tenue le 8 juin 1972, la Commission pria son Comité de rédaction (MM. N. Gordon, J. Higgins, H. Kacic, K. Pineus, président, L. Watkins, secrétaire) d'accomplir certains travaux. Ceux-ci sont énumérés dans une lettre reçue de MM. Henry Voet-Génicot, datée d'Anvers le 21 juin 1972 et conçus comme suit :

- « 1. d'établir une nouvelle rédaction des Règles X et XI, autant que faire se peut,
- 2. d'établir une nouvelle rédaction de la Règle XIII,
- 3. d'examiner une nouvelle rédaction pour les Règles XV et XVII,
- 4. d'examiner les documents permettant d'accomplir les formalités et l'opportunité d'incorporer pareils documents dans les Règles. »

En outre, Monsieur H. Kacic fut prié de soumettre un projet de règle traitant des dépenses pour faits d'assistance et Monsieur R. Parenthou fut invité à établir un rapport sur les cargaisons en pontée et les conteneurs.

Leurs rapports, qui se passent de commentaires et qui ont été soumis directement au Secrétariat, sont, pour des raisons pratiques, joints au présent rapport.

Ce qui suit sont les conclusions auxquelles on a abouti en ce qui concerne les sujets confiés au Comité de rédaction pour leur étude. Toutefois, nous devons signaler que tous les membres du Comité de rédaction ne sont pas nécessairement liés par ces conclusions, le peu de temps à notre disposition pour distribuer le texte nous ayant mis dans l'obligation d'envoyer la version finale avant que tous les commentaires des membres du Comité de rédaction ne nous soient parvenus.

Règles X et XI

On se souviendra que la Commission fut d'accord pour supprimer la règle particulière se rapportant aux dépenses substituées dans la Règle X d). Quant aux autres dispositions des Règle X et XI, la

want to introduce any changes of substance; the Drafting Committee should endeavour to simplify and clarify the text and to spell out that a detention in a port or place of call, loading or discharge, in order to repair accidental damage that did not affect the common safety, was not recoverable in general average.

A « streamlined text » showing a remarkable economy of words was at first examined. It was felt, however, that such a marked departure from a well established text might well cause more problems than it solved. Those not involved in discussions prior to the production of such a text might suspect and perhaps find some alterations of substance.

In the circumstances the Drafting Committee thought it wise to act with great circumspection.

Rule X. — Expenses at Port of Refuge etc.

a) No change of first paragraph.

« 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 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, *but if the vessel be towed from the first port or place to the second port or place of refuge then the cost of such towage shall not be admissible in general average except in so far as the cost of repairs is admissible in general average* ». Note : The words in italics express the substance of the decision of the Subcommittee.

Rule X, b)

« The cost of handling onboard 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, *except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected therewith taking place during the voyage*.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of re-stowage due to shifting during the voyage ».

majorité de la Commission ne désirait pas introduire des modifications fondamentales; le Comité de rédaction, pour sa part, avait pour mission d'apporter des simplifications et des éclaircissements au texte et de faire valoir qu'une détention dans un port ou lieu d'escale, de chargement ou de déchargement, dans le but de réparer des dommages accidentels n'affectant pas le salut commun, n'est pas admissible en avarie commune.

Un « texte profilé », faisant montre d'une économie remarquable de mots, fut d'abord examiné. On eut, toutefois, le sentiment qu'une telle déviation d'un texte bien établi pourrait créer plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Ceux qui n'auraient pas été mêlés aux discussions avant la création d'un tel texte pourraient soupçonner et peut-être y trouver des modifications fondamentales.

Dans ces conditions, le Comité de rédaction a estimé qu'il était sage d'agir avec une grande circonspection.

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

a) Pas de changements dans le premier paragraphe

« 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 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, *mais si le navire est remorqué du premier port ou lieu jusqu'au deuxième port ou lieu de refuge, les frais de ce remorquage ne seront pas admis en avarie commune, à moins que les frais de réparations ne soient admissibles en avarie communes* ».

Note : les mots en italique expriment le fond de la décision prise par la Commission.

Règle X, 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 déchargement, d'escale ou de refuge, seront admis en avaries 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, *excepté dans les cas où les dommages au navire sont découverts à un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces dommages ne se soit produit pendant le voyage*.

Les frais pour manutentionner à bord ou pour décharger la cargaison, le combustible ou les approvisionnements, ne seront pas admis

Rule X, c)

When the circumstances of Rule X, b) apply, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores, shall likewise be admitted as general average.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Note : No change of substance is introduced, merely a clarification and pruning of the text.

Rule X, d)

Deleted.

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

a) No change.

Rule XI, 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 the 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 should have been ready to proceed upon her voyage shall be admitted in general average.

Provided that damage to the vessel is discovered at a port or place of loading or call, without any accident or other extraordinary circumstance connected therewith taking place during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel, and stores consumed during the extra detention for repairs to damage so discovered, shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or to the abandonment

en avarie commune s'ils sont encourus uniquement aux fins d'un nouvel arrimage à la suite d'un ripage pendant le voyage ».

Règle X, c)

Lorsque les circonstances reprises dans la Règle X, b) s'appliquent, les frais de magasinage, y compris l'assurance, si elle a été raisonnablement conclue, les frais de recharge et d'arrimage de cette cargaison, de ce combustible et de ces approvisionnements, seront également admis en avarie commune.

Mais si le navire est condamné ou ne continue pas son voyage primitif, les frais de magasinage ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou jusqu'à la date de l'achèvement du déchargement de la cargaison, si la condamnation ou l'abandon a lieu avant cette date.

Note : Il n'y a pas de changement fondamental mais simplement un éclaircissement du texte.

Règle X, d)

Supprimée.

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

a) Pas de changement.

Règle XI, 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 l'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 aurait dû être mis en état de poursuivre son voyage, seront admis en avarie commune.

Etant entendu que si les dommages au navire sont découverts à un port ou lieu de chargement ou d'escale, sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces dommages ne se soit produit pendant le voyage, les salaires et l'entretien des capitaine, officiers et équipage et le combustible et les approvisionnements consommés pendant la période supplémentaire d'immobilisation pour les besoins de la réparation des dommages ainsi découverts, ne seront pas admis en avarie commune, même si les réparations sont nécessaires pour permettre de continuer le voyage en sécurité.

Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, les salaires et l'entretien des capitaine, officiers et équipage et

of the voyage or *up to the date* of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date ».

Note : The second para is new and is intended to meet the wish of the Subcommittee; the third paragraph is phrased in conformity with the second para in the proposed new version of Rule X, c).

The rest of Rule XI, b), c) and d)

No change.

Rule XIII.

The Subcommittee produced two alternatives to the present rule about deductions new for old. The first alternative said that no deductions should be made, the second that deductions should be made after eight years with one sixth and with one third after sixteen years. No decision was made as to which alternative was to be adopted. Whereas Alternative A from a drafting point of view is acceptable, Alternative B as presented to the Subcommittee will have to be amplified and contain some of the introductory sections of the present Rule XIII as shown below.

Alternative A

No deductions new for old; shall be made in any circumstances nor shall there be any allowance for cleaning and painting of bottom in General Average.

Alternative B

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 the date of original register to the date of accident, except for provisions and stores, insulation, life- and similar boats, gyrocompass, 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 deductions 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.

le combustible et les approvisionnements consommés ne seront admis en avarie commune *que jusqu'à la date* de la condamnation du navire ou de l'abandon du voyage ou *jusqu'à la date* de l'achèvement du déchargeement de la cargaison, *si la condamnation ou l'abandon a lieu avant cette date* ».

Note : Le second paragraphe est nouveau et est destiné à satisfaire le désir exprimé par la Commission; le troisième paragraphe a été rédigé de façon à se conformer au second paragraphe dans la nouvelle version proposée pour la Règle X, c).

La suite de la Règle XI, b), c) et d)

Pas de changement.

Règle XIII

La Commission a présenté deux variantes pour cette règle se rapportant aux déductions pour différence du neuf au vieux. D'après la première variante, aucune déduction ne doit être faite; d'après la seconde, les déductions doivent se faire sur base d'un sixième après huit ans et d'un tiers après seize ans. Aucune décision n'a été prise quant à la variante à adopter. Au point de vue de leur rédaction, tandis que la variante A est acceptable, la variante B, telle qu'elle a été présentée à la Commission, demande au contraire à être amplifiée en reprenant certaines des sections introducives de la Règle XIII, comme il sera noté ci-après.

Variante A

Il ne sera en aucune circonstance effectué de déduction pour différence du neuf au vieux et il n'y aura aucune admission en avarie commune pour le nettoyage et la peinture ou l'enduit de la coque.

Variante B

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 radio-communications, 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.

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

No deductions « new for old » shall be made in respect of vessels up to eight years old.

For vessels between eight and sixteen years old a deduction of one third shall be made from the costs of General Average repairs.

For vessels over sixteen years a deduction of one third shall be made from the costs of General Average repairs.

However, in respect of the wooden hulls of vessels the following deductions shall apply :

- up to four years, no deduction
- between four and eight years, one sixth
- over eight years, one third.

No cleaning and painting of bottom shall be allowed in General Average in any circumstances.

Note : It will be observed that in Alternative B the introductory paragraphs are taken verbatim from the present rule. Should the Sub-committee opt in favour of Alternative B it will have to decide (i) whether the exception in respect of provisions and stores in the second paragraph and (ii) the rule about unused stores in the third paragraph should be maintained.

Rule XV — Loss of Freight

The Drafting Committee is under the impression that the Subcommittee allowed this rule to stand unaltered.

Rule XVII — Contributory Values

The Drafting Committee is under the impression that the Subcommittee adopted the modified version of this rule that appears in the minutes of the meeting. (See also below suggestion by Mr. R. Parenthou in respect of this rule and the Additional Document).

Ancillary documents

The forms used for average bonds, average guarantees and declarations of value are by no means uniform. Investigations made by a Subcommittee within the « Association Internationale de Dispatcheurs Européens » show that prospects of uniformity are not at hand. A specimen document that will meet with favour in some quarters will no doubt be produced and shown to the Subcommittee of the CMI by the chair-

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.

Il ne sera pas effectué de déduction pour différence du « neuf au vieux » lorsque le navire a moins de 8 ans d'âge.

Un sixième sera déduit du coût des réparations d'avarie commune à des navires âgés de 8 à 16 ans.

Toutefois, à propos des navires en bois les déductions suivantes seront d'application :

- jusqu'à 4 ans : pas de déductions
- de 4 à 8 ans : un sixième
- au-delà de 8 ans : un tiers.

Il n'y aura en aucun cas d'admission en avarie commune pour le nettoyage, la peinture ou l'enduit de la coque.

Note : On notera que dans la Variante B, les paragraphes introduc-
tifs ont été empruntés textuellement à la règle actuelle. Si la Commis-
sion opte pour la Variante B, elle devra décider si l'on doit ou non
retenir (i) l'exception se rapportant aux approvisionnements et matières
consommables dans le second paragraphe et (ii) la règle se rappor-
tant aux matières consommables inutilisées dans le troisième paragra-
phe.

Règle XV — Perte de fret

Le Comité de rédaction a l'impression que la Commission a admis que cette règle ne devait pas être modifiée.

Règle XVII — Valeurs contributives

Le Comité de rédaction a l'impression que la Commission a adopté la version modifiée de cette règle qui a paru dans les procès-verbaux de la réunion. (Voir également la proposition reçue de Monsieur R. Parenthou se rapportant à cette règle, ainsi que le document supplémentaire).

Documents accessoires

Les formulaires utilisés pour les compromis d'avarie, les garanties et les déclarations de valeur ne sont certainement pas uniformes. Une enquête menée par une Commission créée par l'Association Internationale des Dispacheurs Européens révèle que les perspectives d'une uniformité ne sont pas proches. Un document-spécimen, pouvant être favorablement accepté dans certains secteurs, sera sans doute élaboré et présenté à la Commission du C.M.I. par le Président de la Commis-

man of the said committee, Mr. L. Strom-Olsen. However, the Drafting Committee does not recommend that this or any other specimen document should be added to the rules.

Salvage agreements, Mr. H. Kacic :

Mr. H. Kacic was asked by the Chairman of the Subcommitté to produce a rule about salvage expenses. In a letter dated July 12th 1972 to the Secretariat, Mr. Kacic has submitted the following text :

« Expenses for salvage services rendered by or accepted under agreement shall be treated as general average provided that such expenses were incurred for the common safety within the meaning of Rule A. However, where differences arise between the salved values, as established by the forum assessing the salvage remuneration, and the general average contributory values, upon request of any party concerned, the apportionment as established in the settlement of salvage shall be taken into account ».

(See in this respect the Additional Document).

Deck cargo, Containers and Rule XVII. Mr. R. Parenthou :

Mr. Parenthou in his note of July 14th 1972 submits that perhaps Rule I should be amended. His three tentative versions, here expressed in English, read as follows :

Rule I. —— Jettison of Cargo

Version (i)

No jettison of Cargo shall be made good as general average unless such cargo is carried in accordance with *the law, the freight contract or contract of transport* or the recognised custom of the trade.

Version (ii)

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.

Containers carried on deck shall be considered as carried in accordance with such conditions.

Version (iii)

To retain Rule I as it stands, adding that it does not apply to containers. (See also Additional Document).

Rule XVII

Suggested amendment by Mr. Parenthou in respect of last paragraph of this rule (in a home-made English version) :

sion en question, Monsieur L. Strom-Olsen. Toutefois, le Comité de rédaction recommande que ni ce document-spécimen, ni tout autre document-spécimen du même genre, ne soit ajouté aux règles.

Conventions d'assistance et de sauvetage — Monsieur H. Kacic :

Monsieur H. Kacic a été prié par le Président de la Commission d'élaborer une règle traitant des dépenses d'assistance. Monsieur Kacic, dans sa lettre du 12 juillet 1972 adressée au Secrétariat, a soumis le texte suivant :

« Les rémunérations pour faits d'assistance ou de sauvetage rendus ou acceptés en vertu d'une convention seront traitées comme avaries communes à la condition que ces dépenses aient été consenties pour le salut commun aux termes de la Règle A. Toutefois, lorsqu'il y a divergence entre les valeurs des choses sauvées, telles que les a établies le juge fixant la rémunération et les valeurs contributives en avarie commune, la répartition telle qu'établie dans le règlement de l'assistance ou du sauvetage, sera prise en considération si une des parties intéressées le demande ».

(Voir, à ce propos, le document supplémentaire).

Cargaison en pontée, conteneurs et Règle XVII. — M. R. Parenthou :

Dans ses notes du 14 juillet 1972, Monsieur Parenthou fait observer qu'il faudrait peut-être amender la Règle I. Les trois versions qu'il propose sont rédigées comme suit :

Règle I. Jet de cargaison.

Version (i)

Aucun jet de cargaison ne sera admis en avarie commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément à la loi, au contrat d'affrètement ou de transport ou aux usages reconnus du commerce.

Version (ii)

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.

Les conteneurs chargés en pontée seront considérés comme transportés dans de telles conditions.

Version (iii)

Maintenir la Règle I telle qu'elle est, en ajoutant qu'elle ne s'applique pas aux conteneurs (voir également le document supplémentaire).

Règle XVII

Amendement proposé par Monsieur Parenthou pour le dernier paragraphe de cette règle :

« Only passengers' luggage or cars that are registered, whether shipped under bill of lading or other transport document, shall contribute in general average ».

Göteborg, Sweden, 12th September 1972.

In the name of the Drafting Committee :
Kaj Pineus, President of the Drafting Committee

« Seuls les bagages des passagers et les véhicules automobiles enregistrés, qu'ils fassent ou non d'objet d'un connaissance ou tout autre titre de transport, contribueront à l'avarie commune ».

Göteborg, Suède,

Le 12 septembre 1972.

Au nom du Comité de rédaction :

Kaj Pineus, Président du Comité de rédaction.

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

Additional Document submitted by the Chairman of the Drafting Committee

Whilst the task of the Drafting Committee was limited to the subjects reported on by the Drafting Committee in the separate Document dated September 12th, 1972, it will be realised that at the meeting held on June 8th, 1972

- a) the Drafting Committee disposed of a luncheon break to prepare a new text and
- b) the Subcommittee hardly had more time to look into it.

In the circumstances, what follows represents to a certain extent second thoughts, if there is such an expression in English, or in French « l'esprit d'escalier » of the Chairman of the Drafting Committee and of Mr. N. Gordon.

They are submitted now in order to facilitate the future work of the Subcommittee in November.

Rule E.

Would it be preferable to retain the present wording of Rule E and then add a new paragraph ? :

« *The onus of proof is upon the party refusing to contribute in G.A. to show that he is not liable so to contribute.* »

Rule XVI and Rule XVII.

Is not what follows a clarification and improvement on what was tentatively adopted in June ?

« *Rule XVI.* The amount to be made good in general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS

COMMISSION INTERNATIONALE

Document supplémentaire présenté par le Président du Comité de Rédaction

Bien que les travaux du Comité de rédaction aient été limités aux questions à propos desquelles il a été fait rapport dans le document séparé ci-joint, daté le 12 septembre 1972, on appréciera qu'à la réunion tenue le 8 juin 1972 :

- a) le Comité de rédaction n'a eu pour préparer un nouveau texte que le temps correspondant à l'interruption du déjeuner,
- b) la Commission ne disposa que d'à peine plus de temps pour l'examiner.

Dans ces conditions, ce qui suit représente, dans une certaine mesure, des « secondes pensées », si pareille expression existe en Anglais, ou, en Français, « l'esprit d'escalier », du Président du Comité de rédaction et de Monsieur N. Gordon.

Nous les soumettrons d'ores et déjà de façon à faciliter les travaux futurs de la Commission en novembre.

Règle E

N'est-il pas préférable de retenir la rédaction actuelle de la Règle E et de lui ajouter un nouveau paragraphe ?

« *Il incombe à la partie qui refuse de contribuer à l'avarie commune d'apporter la preuve qu'elle n'a pas l'obligation de payer une contribution.* »

Règle XVI et Règle XVII

Ce qui suit n'apporte-t-il pas un éclaircissement et une amélioration par rapport à ce qui fut provisoirement accepté en juin ?

« *Règle XVI.* 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 pre-*

of the goods has sustained thereby, based on the invoice value *at the time of shipment* or, if there is no such invoice, the shipped value of the goods including freight except in so far as such freight is at the risk of parties other than the owner of the goods.

When 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 as computed in the first paragraph of this Rule ».

« *Rule XVII.* The contribution to a general average shall be made upon the actual net value of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be (established on) the invoice value *at the time of shipment* or, if there is no such invoice, the shipped value including freight except in so far as such freight is at the risk of parties other than the owner of the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of delivery. 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 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, or in the case of cargo, except *normal delivery charges not included in the invoice or shipped values*.

Where goods are sold short of destination, however, they shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

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

Rule I. Deck cargo and containers.

Of the various solutions submitted by Mr. Parenthou I would prefer the one that says in (iii) :

« *Containers carried on deck shall be considered as carried in accordance with such conditions* », whereas it has to be submitted that one might cut the Gordian knot in a much simpler way by just saying :

« *Cargo carried in containers shall be considered as carried in accordance with a recognised custom of the trade* ».

nant pour base la valeur de facture au moment du chargement ou, s'il n'y a pas de pareille facture, la valeur des marchandises au port de chargement y compris le fret, exception faite du cas où le fret est en risque pour des parties autres que le propriétaire des marchandises.

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 à l'état sain calculée conformément aux dispositions du premier paragraphe de cette Règle ».

« *Règle XVII.* La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, exception faite de celle des marchandises qui sera (établie sur) la valeur de facture au moment du chargement ou, s'il n'y a pas de pareille facture, sur la valeur au chargement, y compris le fret, à moins que le fret n'ait été en risque pour des parties autres que le propriétaire des marchandises et sous déduction de toute perte et de tout dommage subis par les marchandises avant ou au moment de la délivrance. A ces valeurs sera ajouté le montant admis en avaries communes des propriétés sacrifiées s'il n'y est pas déjà compris. Du fret et du prix du 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 ou, dans le cas de marchandises, pour autant qu'il ne s'agisse pas de dépenses normales de délivrance non comprises dans la valeur de facture ou dans la valeur au chargement.

Toutefois, lorsque des marchandises sont vendues avant d'arriver à leur destination, elles contribueront sur le produit net réel de la vente augmentée de tout montant admis en avarie commune.

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

Règle I — Cargaison en pontée et conteneurs

Des différentes solutions soumises par Monsieur Parenthou, je préférerais celle ainsi conçue : (iii)

« *Les conteneurs chargés en pontée seront considérés comme transportés dans telles conditions.*

Toutefois, l'on pourrait, à mon avis, trancher le nœud gordien beaucoup plus simplement en disant tout bonnement :

« *Les cargaisons transportées en conteneurs seront considérées comme transportées conformément aux usages reconnus du commerce.*

Salvage remuneration :

This being mainly an Anglo-American headache, it is felt that a text submitted from that quarter is indeed worth listening to in addition to the one proposed by Mr. Kacic :

« The aggregate of the liabilities incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under maritime law or under contract, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure ».

Göteborg, Sweden.

12th September 1972.

Kaj Pineus.

Rémunérations d'assistance et de sauvetage :

Ceci étant principalement un problème anglo-américain, j'ai le sentiment qu'en plus de celui proposé par Monsieur Kacic, un texte émanant de ce côté vaut la peine d'être entendu :

« L'ensemble des obligations encourues par les parties à l'aventure à raison d'un sauvetage, peu importe que ce sauvage soit effectué sous l'empire de la loi maritime ou sous celui d'un contrat, sera admis en Avarie Commune dans la mesure où les opérations de sauvetage ont été entreprises dans le but de préserver du danger les propriétés engagées dans l'aventure maritime commune ».

Göteborg, Suède.

Kaj Pineus.

Le 12 septembre 1972.

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

A.I.D.E. Subcommittee report on General Average Documents and Time Bar

Reports on « Simplification in respect of the formalities connected with « General Average Security » and on « Time Bar » were submitted by Mr. Leif Ström-Olsen to the 6th General Assembly of A.I.D.E. at Gausdal in June 1971. (See pages 37-52 and 81-94 in the French and English texts of the program for the meeting).

In order to study these matters further a Subcommittee was set up with the following members :

President : Mr. L. Ström-Olsen, Oslo

Members :

Mr. H.F. Caethoven, Antwerp
Mr. Giorgio Cavallo, Genoa
Mr. H. Filar, Szczecin
Mr. N.M. Gordon, London
Mr. J. Frøystein Halvorsen, Oslo
Mr. H. Kacic, Dubrovnik
Mr. H.F. Löscher, Rostock
Mr. Carl Marcussen, Copenhagen
Mr. A. Pierron, Bordeaux
Mr. K. Pineus, Gothenburg
Mr. J.M. Ruiz Bravo, Bilbao
Mr. Baron F.C. van der Feltz, Amsterdam
Mr. H.J. Zeyse, Hamburg.

There had been no discussion at Gausdal, and on the 1st September 1971 the following P.M. was sent by the Committee's president to the members to obtain their views on the questions which had been raised in the reports :

« To clarify the position in the different countries, I should like to have the answer of the members to the following questions :

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS

COMMISSION INTERNATIONALE

Rapport de la Commission A.I.D.E. sur les Documents d'Avarie et la Prescription

Des rapports traitant de « Simplification des formalités d'avarie commune » et « Prescription » ont été soumis par M. L. Ström-Olsen à la 6ème Assemblée Générale de l'A.I.D.E. à Gausdal en juin 1971.

Une commission a été créée afin de poursuivre l'étude de ces questions. Ses membres sont :

Président :

M. L. Ström-Olsen, Oslo.

Membres :

M. M. C. Caethoven, Anvers,
M. Giorgio Cavallo, Gênes,
M. H. Filar, Szczecin,
M. N. M. Gordon, Londres,
M. J. Frøystein Halvorsen, Oslo,
M. H. Kacic, Dubrovnik,
M. H. F. Löscher, Rostock,
M. Carl Marcussen, Copenhague,
M. A. Pierron, Bordeaux,
M. K. Pineus, Gothembourg,
M. J. M. Ruiz Bravo, Bilbao,
M. Baron F. C. van der Feltz, Amsterdam,
M. H. J. Zeyse, Hambourg.

Le 1er septembre 1971, le Président, afin d'obtenir les avis des membres de sa Commission concernant les questions soulevées dans les rapports, a envoyé à ceux-ci le questionnaire suivant :

« Afin de clarifier la position dans les divers pays, j'aimerais obtenir des membres les réponses aux questions suivantes :

A. General Average Documents

- 1) Do you agree that the present system of formalities (three different forms) should be simplified, and if so, would a combined form be acceptable in your country ?
- 2) Does the proposed form meet the legal requirements in your country and if not, what alterations are necessary ? If you think that the form for other reasons should be improved upon, your suggestions would be appreciated.
- 3) Do you think that the use of a combined form should be recommended in the York/Antwerp Rules by the inclusion of the form in the Rules as an appendix ?

B. Time Bar

- 1) In my preparatory report on this subject (pages 93-94 of programme) the following provisions in the Norwegian Maritime Code were quoted (Article 284 No. 5) :

« The time limit for claims in General Average in respect of damage, loss or expenses, is one year from the date of vessel's arrival in port after the casualty, or from the date of the casualty if the vessel is lost ».

Later in Article 284 it is provided that :
« in case of General Average Adjustment in Norway the time limit for claims in No. 5 above will be broken by notification of the claim to the Average Adjuster himself. If an Average Adjuster has not been appointed, notification may be made to any one of the Norwegian Average Adjusters ».

Do you have legal provisions in your country along these lines, and if so,

- a) what is the period of limitation
 - b) when does this period commence
 - c) how is the time limit broken
 - d) are the provisions mandatory ?
- 2) If you do not have *special* provisions in this respect, kindly
 - a) indicate the *general* statutes of limitation which apply to general average claims.
 - b) Are these general statutes mandatory, or can another and shorter time limit be generally agreed between the parties concerned (Ship- and Cargo-owners), say by the introduction of a time limit in the York/Antwerp Rules ?
 - c) Presuming that such alteration in the time limit cannot be generally agreed, would a special time limit be acceptable in *the actual*

A. Documents d'Avarie Commune

- 1) Etes-vous d'accord qu'il soit procédé à une simplification du système actuel des formalités (3 formulaires différents); dans l'affirmative un formulaire combiné serait-il acceptable dans votre pays ?
- 2) Le formulaire proposé répond-t-il aux exigences légales de votre pays ? Dans la négative quelles modifications sont-elles nécessaires ? Si vous estimez que pour d'autres raisons le formulaire doit être amélioré, vos suggestions seraient appréciées.
- 3) Estimez-vous qu'il faille recommander l'usage d'un formulaire combiné dans les Règles elles-mêmes, en l'y introduisant sous la forme d'une annexe ?

B. Prescription

- 1) Dans mon rapport préparatoire concernant ce sujet, les dispositions suivantes du Code Maritime Norvégien ont été citées (Article 284 No 5).

« La prescription pour les réclamations en Avarie Commune qui concerne un dommage, une perte ou des dépenses, est d'un an à compter de la date de l'arrivée du navire dans un port après l'accident, ou à compter de la date de l'accident si le navire est perdu. »

Plus loin l'Article 284 dispose que :

« Dans le cas d'un règlement d'Avarie Commune en Norvège, la prescription pour les réclamations visées sub 5 ci-dessus sera interrompue par la notification de la réclamation au dispacheur lui-même. Si un dispacheur n'a pas été désigné, la notification peut être faite à n'importe lequel parmi les dispacheurs norvégiens. »

Avez-vous dans votre pays les dispositions légales du même genre ?

Dans l'affirmative,

- a) quel est le délai de la prescription ?
 - b) quand commence-t-il à courir ?
 - c) quelles sont les causes qui interrompent et/ou suspendent le cours de la prescription ?
 - d) les dispositions légales sont-elles impératives ?
- 2) Si votre législation ne prévoit pas de dispositions *spéciales* à cet égard, veuillez répondre aux questions suivantes :
 - a) Veuillez indiquer les *dispositions de droit commun* en la matière de la prescription et applicables aux réclamations en avarie commune.
 - b) Le droit commun est-il impératif, ou peut-on stipuler d'autres délais de prescription notamment plus courts entre les parties (Armements et Cargaisons), par exemple l'introduction d'une prescription dans les Y.A.R. ?
 - c) A supposer qu'il ne soit pas permis de stipuler une pareille modification en général, est-on néanmoins autorisé à convenir dès lors

case, say by including provisions to this effect in the average bond as suggested ?

d) Presuming that neither general nor special agreement can be made on the time limit, do you think that the suggested provisions in the average bond should nevertheless be retained owing to their psychological effect, whereby adjustments could be speeded up ?

3) Although possibly outside the scope of our mandate, it would be of considerable interest also to clarify the position in the different countries regarding time limits for the collection of general average contributions. In Norway the limit is 1 year from the date of the Adjustment (Article 284 no. 6 of the Norwegian Maritime Code) ».

Enclosed please find copies of the replies which have been received to the above questions. The members from Spain and Belgium did not reply.

For practical reasons it was decided to form a « working group » which consisted of the following members apart from the president : N.M. Gordon, London, A. Pierron, Bordeaux and K. Pineus, Gothenburg. A meeting of the « working group » was held in London on the 12th September 1971.

On the 21st March 1972 a preliminary report was submitted to the A.I.D.E. Secretariat, which on 15th April 1972 was discussed at the Council meeting in Paris.

On the basis of the replies received and the discussions in London and Paris, the following report on the results achieved and the conclusions which may be drawn therefrom is submitted :

I. GENERAL AVERAGE DOCUMENTS

Everybody agrees that the present system should be simplified but opinions differ on the ways and means of achieving this. The mandate of the committee was not clearly defined, but it has been considered that the work must necessarily fall into two categories :

- 1) Simplification of the details in the *classic and traditional system* of formalities connected with the obtaining of security, viz.: average bonds, guarantees, values and deposits.
- 2) Introduction of *new and perhaps more radical solutions*.

Re 1)

As regards the traditional system, objections have been received from members of the committee against the wording of the combined form, and doubts have been expressed whether it really means any simplification at all as the form must in any case be sent to Cargo

d'une prescription spéciale dans un cas concret, par exemple en introduisant des stipulations à cet effet dans le compromis d'Avarie Commune ?

d) A supposer qu'il ne soit pas permis de stipuler un arrangement général ni un arrangement particulier concernant la prescription, estimez-vous que les stipulations dans le compromis, dont il a été question, devraient néanmoins être maintenues en raison de leur effet psychologique, grâce auquel les dispaches pourraient être accélérées ?

3) Bien que nous n'ayons pas reçu mandat pour le faire, il serait intéressant d'obtenir des précisions concernant la situation dans les différents pays en la matière de l'action tendant à obtenir le paiement des contributions à l'avarie commune. En Norvège la prescription est d'un an à partir de la date de l'établissement de la dispache (Article 284 No 6 du Code Maritime Norvégien). »

Pour des raisons pratiques on a décidé de former un « groupe de travail » dont les membres (hormis le président) sont les suivants :

M. N. M. Gordon, Londres,
M. A. Pierron, Bordeaux,
M. K. Pineus, Göteborg.

Une réunion du « groupe de travail » s'est tenue à Londres le 12/11/1971.

La 21 mars 1972 un rapport préliminaire a été soumis au secrétariat de l'A.I.D.E. Ce rapport a fait l'objet d'un échange de vues à la réunion du Conseil à Paris le 15 avril 1972.

Sur base des réponses reçues et des discussions qui ont eu lieu à Londres et à Paris, le rapport suivant a été établi, qui relate les résultats acquis et les conclusions que l'on peut en déduire :

I. LES DOCUMENTS D'AVARIE COMMUNE

Tout le monde est d'accord sur la nécessité de la simplification du système actuel, mais les opinions diffèrent concernant les moyens et la méthode pour atteindre ce but. Le mandat de la Commission n'a pas été clairement défini, mais il a été considéré que le travail doit se diviser en deux catégories :

1) Simplification des détails dans le *système classique et traditionnel* des formalités, en vue d'obtenir une sécurité, à savoir : compromis, garanties, valeurs et dépôts.

2) Introduction de *solutions nouvelles, éventuellement radicales*.

Re 1)

En ce qui concerne le système traditionnel, les membres de la commission ont exprimé des objections à l'encontre du texte du formulaire combiné; des doutes ont été exprimés quant au point de savoir si cela est vraiment une simplification, puisque le formulaire doit en

Underwriters for signature. It seems that everyone should at least be able to agree on a combined average bond and valuation form (assuming that invoice values will be adopted in the YAR for contributory purposes).

The question is then how Cargo Underwriters' guarantee should be obtained. The following suggestions have been made :

- a) The present combined form is used, but when impracticable it is not signed by Cargo Underwriters who instead submit their usual form of guarantee (e.g. Corporation of Lloyd's Form).
- b) A separate guarantee form is attached to the combined bond/valuation form (as a page 2 or otherwise) for forwarding to Cargo Underwriters.
- c) A combined bond/valuation form is used without special provisions for Underwriters' guarantee. They must then arrange a guarantee on their own form.

From the replies received to the P.M. it is obvious that alternative a) must be disregarded as the Committee's recommendation because « the combined form » will not be used by all members. However, this form has in the past proved to be a document of practical importance in several countries, against which serious criticism has not been raised and which is considered by the users to have considerable simplification value. A copy of the proposed form is attached (slightly amended from the form suggested at the Gausdal meeting), and it is the Committee's hope that this form may be even more widely used in the future.

As regards the choice between alternatives b) and c), it is stated that certain Cargo Underwriters and in particular Lloyd's will probably prefer their own forms. Furthermore, it has been pointed out that one Underwriter may have insured several consignments and therefore may prefer to sign one guarantee covering all interests. This has of course the advantage that the number of documents is reduced.

In view of the above, the Committee recommends alternative c) as the one which is expected to receive unanimous approval. A combined average bond/valuation form is attached. When drafting this form it was taken into consideration that it is primarily an average bond, and that the valuation aspects are of secondary importance only and must not delay the delivery of the cargo. The form has therefore been divided into separate parts, part I which is the average bond and part II which is the valuation form. It is suggested that part II should be made detachable by a perforated line, thus making it possible

tous les cas être envoyé aux assureurs-facultés pour signature. Il semble que chacun devrait au moins être d'accord concernant un compromis combiné et une déclaration de valeur (à supposer que les valeurs de facture seront adoptées dans les Y.A.R. pour servir de valeurs contributives).

La question est alors de savoir comment la garantie des assureurs-facultés sera obtenue. Les suggestions suivantes ont été formulées :

- a) Le formulaire combiné actuel est employé, mais lorsque cela n'est pas possible il n'est pas signé par les assureurs-facultés qui soumettent en lieu et place leur formulaire courant de garantie (par exemple Corporation of Lloyd's Form).
- b) Un formulaire séparé de garantie est annexé au formulaire combinant le compromis et la déclaration de valeur (comme une seconde page ou autrement) pour envoi aux assureurs-facultés.
- c) Ou utiliser un formulaire combinant le compromis et la déclaration de valeur mais ne prévoyant rien en ce qui concerne la garantie des assureurs. Ces derniers doivent alors fournir une garantie sur leur propre formulaire.

Il résulte des réponses reçues qu'il ne faut pas tenir compte de l'alternative a) comme constituant la recommandation de la commission parce que le « formulaire combiné » ne sera pas utilisé par tous les membres. Toutefois, ce formulaire a démontré dans le passé qu'il est un document d'importance pratique dans plusieurs pays; aucune critique valable n'a été formulée à l'encontre de ce formulaire; il est considéré par ceux qui l'utilisent comme ayant une grande valeur de simplification. Un exemplaire du formulaire proposé est annexé (un formulaire légèrement amendé par rapport à celui proposé à la réunion de Gausdal) et le souhait de la Commission est de voir employer ce formulaire dans le futur d'une manière plus répandue.

En ce qui concerne le choix entre les alternatives b) et c), il s'avère que certains assureurs-facultés et en particulier le Lloyd's continueront à préférer probablement leurs propres formulaires. En outre, on a fait observer qu'un seul assureur peut avoir assuré plusieurs chargements et pour cette raison peut préférer signer une seule garantie couvrant tous les intérêts. Cela a évidemment l'avantage que le nombre de documents est réduit.

Compte tenu de ce qui précède, la commission propose l'alternative c) comme étant celle qui obtiendra une approbation générale. Un formulaire combinant le compromis et la déclaration de valeur est annexé. Quand ce formulaire a été rédigé, on a considéré que c'était en premier lieu un compromis et que l'aspect « valeur » est d'une importance secondaire et ne doit pas retarder la délivrance des marchandises. Le formulaire a été pour cette raison divisé — la partie No 1 est le compromis et la partie II est la déclaration de valeur. Il est suggéré que la partie II soit détachable à l'aide d'une ligne perforée; ceci rendrait possible de séparer cette partie pour être complé-

to tear this part off for later completion if the cargo value or other information about Underwriter, insured value, etc. is not readily available. A positive request has been included that a copy of the invoice be attached by the receiver.

Re 2)

As regards the suggestions which have been made more or less « de lege ferenda » these may be summarized as follows :

a) *To dispense with the average bond* in the case of insured goods, and instead modify the wording of the guarantee whereby *Cargo Underwriters accept primary liability*. If insurance has been effected, only part II of the document mentioned above under 1) will be needed.

b) *To dispense with the average bond* and instead adopt *Bills of Lading and Charterparty clauses* whereby receivers are bound to pay contributions. (I refer to pages 44 and 87 in the French and English text respectively of the program for the Gausdal meeting where an example of such a clause is found.)

« A general average on a container ship is usually very difficult to perform. It is particularly troublesome to require deposits from all cargo interests represented. This is especially the case as Bills of Lading may be issued only on containers carried on board and that the goods may belong to several different shippers.

This is the case where the container is shipped by a consolidator under one Bill of Lading. From those directly interested in the trade it has been suggested that the Marine Underwriters accept a clause in the Bill of Lading of the following wording :

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. »

This clause is now being tried out in practice by some Scandinavian Shipowners.

tée ultérieurement si la valeur des marchandises ou une autre information concernant les assureurs, la valeur assurée etc., n'est pas immédiatement disponible. Une demande expresse a été incluse pour obtenir qu'une copie de la facture soit produite par le destinataire.

Re 2)

Les propositions faites plus ou moins « de lege ferenda » peuvent être résumées comme suit :

a) *Renoncer au compromis* dans le cas de marchandises assurées, et en lieu et place modifier le texte de la garantie de manière à faire accepter par les assureurs-facultés un engagement direct. S'il existe une assurance, seule la partie II du document, mentionné sub 1) sera nécessaire.

b) *Renoncer au compromis*, et en lieu et place adopter des clauses dans les connaissances et les Chartes-Parties, par lesquelles les destinataires sont tenus à payer les contributions. (Je me réfère à la page 44 du rapport de Gausdal, où un exemple d'une telle clause est mentionné).

« Une Avarie Commune dans le cas d'un navire à containers est généralement très difficile à mettre en œuvre. Il est très embarrassant de réclamer des dépôts de la part de tous les intérêts « cargaison » qui sont représentés. Cela est particulièrement le cas parce que des connaissances peuvent n'avoir été émises que pour les containers chargés à bord, alors que les marchandises peuvent appartenir à plusieurs chargeurs différents. C'est le cas lorsque le container est chargé par un « consolidator » sous l'empire d'un seul connaissance. Il a été suggéré par ceux qui sont directement intéressés dans le commerce que les assureurs maritimes acceptent une clause dans le connaissance rédigée comme suit :

En cas d'Avarie Commune les armateurs sont d'accord de délivrer aux réceptionnaires les marchandises transportées sous l'empire de ce connaissance, sans insister sur la présentation d'un compromis d'Avarie Commune particulier et sans réclamer, immédiatement, un dépôt d'Avarie Commune.

En contre-partie, le marchand (et/ou le réceptionnaire) s'engage à remettre aux armateurs, s'ils le requièrent, un engagement de la part d'un assureur de bonne renommée à payer lui-même la contribution d'Avarie Commune dont, le cas échéant, la cargaison transportée sous l'empire de ce connaissance, sera redevable, ou alternativement, s'engage à payer aux armateurs un dépôt d'Avarie Commune ou à fournir telle autre sécurité destinée à garantir le paiement de la contribution d'Avarie Commune que les armateurs trouveront acceptable. »

Certains armateurs scandinaves font l'essai d'une expérience avec cette clause.

c) *To retain the average bond but dispense with Underwriters' guarantee* altogether by an amendment in the cargo policy allowing direct claims from shipowners for contributions.

d) *To retain average bond and guarantee*, but the latter should form an *appendix to the policy* as a blank guarantee to be used in the actual case.

c) *A combination of the above suggestions*, say Bill of Lading clause and « appendix guarantee ».

As regards the choice between the above alternatives, it must be borne in mind that any alteration in the present system which is recommended by the Committee must on the one hand lead to simplification and on the other it must stand a fair chance of being accepted by the international market to-day or in the near future. This of course does not mean that one cannot work for more radical alterations in the more distant future.

As regards the possibilities of obtaining the approval of the main insurance market to one or more of the above ideas under a) — e), there is no doubt that « *a priori* » arrangements which alter the traditional system of legalities will not be accepted at present. This in particular applies to *alt. c)*. The arguments against it are twofold. Firstly, the inclusion in a cargo policy of such a provision would give the Shipowners no direct right of recourse against the Cargo Underwriter since he has no privity of contract with the Underwriter. Secondly, and in order to ensure that his security was sound, the Shipowner would be obliged to ensure that the cargo policy in any and every specific case contained such a provision. This he could only do through the Cargo Receiver, involving no doubt in the majority of cases correspondence, and the time taken to establish this point might equally well be spent in obtaining the Cargo Underwriters' guarantee.

There is no doubt that *alt. b)* in principle represents an alteration which would cause considerable simplification. However, there is also no doubt that the idea would have little international importance owing to the diverging rules of law in the different countries.

Everyone will in theory agree to the idea of a form of Underwriters' guarantee annexed to the certificate or policy of insurance and travelling with the goods (*alt. d)*). However, this alternative will undoubtedly lead to practical difficulties, e.g. in the case of goods insured under large floating covers, and — more important — it will not be acceptable to all Underwriters.

The Committee's conclusion is therefore a recommendation of *alt. a)*. Firstly because this alternative has the possibility of being ac-

c) *Maintenir le compromis mais renoncer à la garantie des assureurs*, en apportant une modification à la police-facultés, permettant les réclamations directes des armateurs pour contribution.

d) *Maintenir le compromis et la garantie*, mais celle-ci devrait être une annexe à la police comme une garantie en blanc à employer dans un cas concret.

e) *Prévoir une combinaison des suggestions citées*, à savoir une clause dans les connaissances et une garantie formant annexe en blanc à la police.

En ce qui concerne le choix entre les alternatives mentionnées, il ne faut pas perdre de vue que tout changement au système actuel qui est recommandé par la commission doit, d'une part conduire vers la simplification, d'autre part avoir une chance raisonnable d'être accepté par le marché international aujourd'hui ou dans un avenir proche. Ceci ne signifie évidemment pas que l'on ne peut pas œuvrer pour des modifications plus radicales dans un avenir plus éloigné.

En ce qui concerne les possibilités d'obtention de l'approbation des marchés d'assurance importants pour l'une ou plusieurs idées sub a) - e), il n'y a pas de doute que des arrangements « *a priori* », qui modifient le système traditionnel des rapports juridiques, ne seront pas acceptés à présent. Ceci s'applique en particulier à l'*alternative c)*. Les objections sont de deux ordres : En premier lieu, l'introduction d'une telle stipulation dans une police-facultés ne donnerait pas à l'armateur un droit direct de recours contre l'assureur-facultés parce qu'il n'a pas de lien contractuel avec l'assureur. En second lieu, l'armateur sera obligé, afin d'être sûr que la garantie aura de la valeur, de s'assurer que la police-facultés contient dans chaque cas particulier une telle stipulation. Il peut uniquement agir ainsi par l'intermédiaire du réceptionnaire de la marchandise; cela entraînera sans aucun doute, dans la majorité des cas, des correspondances, et le temps consacré à établir ce point pourrait aussi bien être consacré à obtenir une garantie de la part des assureurs-facultés.

Il n'y a pas de doute que l'*alternative b)* représente une solution susceptible d'entraîner une considérable simplification. Toutefois, il n'y a pas non plus de doute que cette idée aura une importance internationale restreinte, à cause des règles divergentes de droit dans les différents pays.

Tout le monde sera en principe d'accord avec l'idée d'un formulaire de garantie des assureurs, qui sera joint au certificat ou à la police d'assurance et voyagera avec les marchandises (alt. d). Toutefois, cette alternative provoquera inévitablement des difficultés pratiques, par exemple au cas où des marchandises sont assurées sous l'empire de polices d'abonnement et — ce qui est plus important — elle ne sera pas acceptable pour tous les assureurs.

La conclusion de la commission est pour cette raison une recommandation de l'*alternative a)*. En premier lieu, parce que cette alternative

cepted by all interested parties, and secondly because it would mean a considerable simplification of the classic system.

The arguments *against* alt. a) are firstly that an average bond enables the Shipowner to identify the party who is prepared to make the payment. Secondly, cargo receivers are not personally liable for G.A. contributions in all countries. Thirdly, the receiver will in any case have to be approached in order to establish the identity of the Cargo Underwriter.

The Committee has discussed these arguments, and arrived at the conclusion that they are not sufficiently important to prevent the introduction of this alternative. In his 1969 Address to the A.A.A. Mr. Crump made the following comment :

« I wonder whether in view of... the growing practice of Underwriters to pay direct under (unlimited) guarantees although not bound to do so, it might be possible to avoid double-banked security by amending the wording of Underwriters' guarantees generally so that they are acceptable without it being necessary for consignees to sign bonds ».

The receipt of Cargo Underwriters' guarantee, by which they accept primary liability, will of course solve the problem of identification and the first argument against alternative a) becomes invalid.

Secondly, if one achieves personal and primary liability on the part of Cargo Underwriters the necessity for making Cargo Receivers personally liable disappears.

Thirdly, it is true that the receiver will have to be approached in order to establish the identity of the Cargo Underwriter in many cases, but this necessity already exists if one is to seek signature by a Cargo Underwriter to a guarantee in any form and whether on a separate or combined document.

The main argument in favour of the adoption of this system, however, is that there is reason to believe that Cargo Underwriters will be sympathetic to a suitable amendment to the form of Underwriters' guarantee by which they accept primary liability for G.A. contributions in the case of insured goods. This is explained by the fact that to cut out signature to average bonds would show a substantial cumulative saving in administrative expenses.

The elimination of the average bond cannot, however, be universally achieved — obviously in the case of uninsured cargoes and also in a number of cases of insured cargoes where for one reason or other a guarantee from Underwriters in whatever form cannot be readily obtained before delivery of the goods. In these cases the classic formalities, bond and deposit, will have to be relied upon.

pourra être acceptée par toutes les parties intéressées, et en second lieu parce que cela représente une simplification considérable du système classique.

Les arguments à l'encontre de l'alternative a) sont : en premier lieu qu'un compromis permet à l'armateur d'identifier la partie qui est disposée à faire le paiement; en second lieu, les réceptionnaires de la marchandise ne sont pas personnellement tenus à payer les contributions en avarie commune dans tous les pays; en troisième lieu, il faudra en tous les cas s'adresser au réceptionnaire pour établir l'identité de l'assureur-facultés.

La commission a discuté ces arguments et a conclu qu'ils ne sont pas assez importants pour empêcher l'introduction de cette alternative. Mr. Crump a fait le commentaire suivant dans son exposé de 1969 à « Association of Average Adjusters » :

« Je me demande si... eu égard à la pratique de plus en plus fréquente des assureurs de payer directement sous l'empire de garanties (illimitées) tout en n'étant pas obligés de le faire, il serait possible d'éviter des sécurités doublement garanties en modifiant le texte des garanties habituelles des assureurs en sorte qu'elles soient acceptables sans que les réceptionnaires aient pour autant à signer des compromis... »

La réception de la garantie des assureurs-facultés, par laquelle ceux-ci acceptent un engagement direct, résoudra évidemment le problème de l'identification : le premier argument à l'encontre de l'alternative a) devient dès lors sans valeur.

En second lieu, si l'on obtient de la part des assureurs qu'ils s'engagent personnellement et directement, la nécessité disparaîtra de rendre les réceptionnaires de la marchandise personnellement responsables.

En troisième lieu, il est vrai que l'on devra se mettre en rapport avec le réceptionnaire afin d'établir l'identité de l'assureur-facultés dans plusieurs cas; mais cette nécessité existe déjà si l'on cherche à faire signer un assureur-facultés sur une garantie de n'importe quelle forme et peu importe qu'elle soit un document séparé ou combiné.

Toutefois, l'argument principal en faveur de l'adoption de ce système est qu'il y a lieu de croire que les assureurs-facultés seront favorables à une modification appropriée du formulaire de la garantie des assureurs, par laquelle ils accepteront un engagement direct pour les contributions à l'avarie commune dans le cas de marchandises assurées. Ceci est expliqué par le fait que la suppression de la signature du compromis aurait pour effet une économie substantielle et cumulative dans les dépenses administratives.

La suppression du compromis ne peut pas être obtenue universellement — manifestement dans le cas de marchandises non assurées ainsi que dans un nombre de cas de marchandises assurées où pour une raison ou l'autre une garantie des assureurs ne peut être obtenue dans n'importe quelle forme avant la délivrance des marchandises. Dans ces cas il faudra avoir recours aux formalités classiques, dépôt et compromis.

The Committee therefore recommends the proposition contained in alt. a), i.e. that Cargo Underwriters be asked to accept primary liability for cargo's contribution by a suitable amendment to their guarantee, whereby signature to an average bond can be dispensed with in the case of insured goods. Perhaps an approach might be made to Cargo Underwriters through I.U.M.I. ?

II. TIME BAR

In view of the great differences between the national laws and the conflicts with mandatory provisions, the Committee suggests that the idea that provisions concerning a time bar should be introduced in YAR and/or in the average bond should be dropped.

Oslo, the 28th August 1972.

Leif Ström-Olsen.

Pour ces motifs, la commission propose l'alternative a) c'est-à-dire que les assureurs-facultés soient invités à accepter un engagement direct pour les contributions des marchandises par le biais d'un amendement à leur garantie, permettant d'éviter la signature d'un compromis dans le cas de marchandises assurées. Peut-être pourrait-on faire une démarche auprès des assureurs-facultés à l'intervention de I.U.M.I. ?

II. PRESCRIPTION

Compte tenu des grandes divergences entre les lois nationales et des conflits avec des dispositions impératives, la commission propose que l'idée d'introduire des dispositions concernant la prescription dans les Y.A.R. ou dans les compromis d'avarie soit abandonnée.

Oslo, le 28 août 1972.

Leif Ström-Olsen

Annexe au rapport reçu de A.I.D.E.

COMPROMIS D'AVARIE COMMUNE

Entre les sousignés, armateurs et destinataires, il est par la présente convenu qu'en considération de la délivrance par les dits armateurs des marchandises décrites ci-dessous, lesdits destinataires s'engagent à payer sur requête les contributions en avarie commune et/ou pour assistance et/ou les dépenses particulières qui pourront par la suite être dûment mises à la charge de leurs marchandises conformément à une dispache d'avarie commune.

Navire : _____ **Port de chargement :** _____ **Port de déchargement :** _____

Accident :

Conn. N° : Marques et Nos : Colis et description des marchandises :	Valeur FOB	Valeur CAF.

NOTE : Veuillez indiquer en quelle monnaie la valeur est donnée.

.....
Place et date

Place et date

**Signature des armateurs
ou de leurs agents.**

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

Nous participons à la convention précitée et nous nous engageons à procéder au paiement contre remise de ce compromis d'Avarie Commune, sans production de la Police-facultés.

.....

Place et date

Signature des assureurs-facultés ou de leurs agents

Valeur assurée

Assuré par

(si assuré auprès de Lloyd's veuillez mentionner le nom des courtiers)

Police ou certificat N°

Si un dépôt a été payé, prière de fournir les renseignements suivants :

— montant du dépôt payé :

— le dépôt a-t-il été remboursé par les assureurs : -----

Nom du dispatcheur :

NOTE : Veuillez joindre une copie de la facture à ce formulaire. En cas de perte et/ou d'avarie aux marchandises, les documents justificatifs doivent être envoyés au dispatcheur le plus tôt possible.

Attachment to the report received from A.I.D.E.

AVERAGE BOND

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

Vessel :

Casualty :

Port of loading :

Port of discharge :

B/L No. :

Marks and Nos. :

Packages and description of goods :

Name of Average Adjuster :

..... Place and date Place and date

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

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

Annexe au rapport reçu de A.I.D.E.

COMPROMIS D'AVARIE COMMUNE

Entre les soussignés, armateurs et destinataires, il est par la présente convenu qu'en considération de la délivrance par les dits armateurs des marchandises décrites ci-dessous, lesdits destinataires s'engagent à payer sur requête les contributions en avarie commune et/ou pour assistance et/ou les dépenses particulières qui pourront par la suite être dûment mises à la charge de leurs marchandises conformément à une dispache d'avarie commune.

Navire :

Accident :

Port de chargement :

Port de déchargement :

Connaissance N° :

Marques et numéros :

Colis et description des marchandises :

Nom du Dispacheur :

Place et date **Place et date**

Signature des armateurs ou de leurs agents.

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

Attachment to the report received from A.I.D.E.

VALUATION FORM

Vessel :

Casualty :

Port of loading :

Port of discharge :

B/L No.: Mark and Nos. Packages and description of goods	Fob. Value	Cif. Value

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

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

Insured value :

Policy or Certificate No. :

If a deposit was paid the following particulars should also be given :

Amount of deposit paid :

Has the deposit been refunded by Underwriters ?

Name of Average Adjuster :

NOTE : Please attach a copy of the shipping invoice to this form. In case of loss of and/or damage to the goods, the claim documents must be sent to the Average Adjuster as soon as possible.

.....
Place and date

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

Annexe au rapport reçu de A.I.D.E.

DECLARATION DE VALEUR

Navire :

Accident :

Port de chargement :

Port de déchargement :

Conn. Nº : Marques et Nos : Colis et description des marchandises :	Valeur FOB	Valeur CAF.

NOTE : Veuillez indiquer dans quelle monnaie la valeur est donnée.

Nom des assureurs :
(si assuré chez Lloyd's, mentionnez le nom des courtiers)

Valeur assurée :

Police ou Certificat Nº :

Si un dépôt a été payé les données suivantes doivent être mentionnées :

Montant du dépôt payé :

Le dépôt a-t-il été remboursé par les assureurs ?

Nom du dispacheur :

NOTE : Veuillez ajouter un exemplaire de la facture. En cas de perte et/ou de dommage à la marchandise, les documents justificatifs doivent être envoyés au dispacheur le plus rapidement possible.

.....
Place et date

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

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

COMMISSION INTERNATIONALE

Communication reçue de l'Association Française du Droit Maritime

GROUPE DE TRAVAIL : AVARIE COMMUNE

REPONSE

L'Association Française du Droit Maritime, en considération des travaux de la commission « Révision des Règles d'York et d'Anvers 1950 » du C.M.I. réunie à Anvers le 8 juin 1972, et des Amendements proposés aux Règles d'York et d'Anvers 1950 à l'issue de ces travaux, exprime les avis suivants.

Règle d'Interprétation. L'Association Française est d'accord pour que la Règle demeure inchangée.

Règles A, B, C. Statu quo.

Règle D. D'accord sur l'amendement proposé. L'Association Française souhaiterait cependant que la version française du dernier membre de phrase soit rédigée ainsi : « ... mais sans préjudice des recours ou défenses nés d'une telle faute. »

Règle E. D'accord sur l'amendement proposé. Mais dans un but de clarté et pour éviter si possible toute erreur d'interprétation il sera suggéré de disposer la nouvelle Règle en deux alinéas dont le second seulement serait nouveau; par exemple :

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

Mais il incombe à celui qui refuse la contribution en avarie commune de prouver qu'il est en droit de le faire. »

Règle F. D'accord sur l'amendement proposé et consistant seulement à remplacer dans le texte anglais « extra » par « additionnal ».

Règle G. Statu quo.

Règle I. D'accord pour conserver la Règle existante, sauf à la compléter, si besoin, à propos des conteneurs.

Règle II. Statu quo.

Règle III. D'accord sur les amendements proposés. Mais le texte français du dernier membre de phrase, relatif à la fumée, devrait être rédigé ainsi : « ... par la fumée *quelle qu'en soit la cause*. »

Règle V. Statu quo.

Règles IV et VI. D'accord sur la solution proposée.

Règle VII. D'accord sur l'amendement proposé.

Règles VIII et IX. Statu quo.

Règles X et XI. D'accord sur les amendements proposés. Pour le surplus, l'Association rappelle sa proposition première tendant à exclure des Règles Xb et XIb les dépenses faites ou encourues au port de refuge pendant que le navire répare des avaries particulières seulement. Mais si cette proposition ne peut être retenue, l'Association Française fait sienne la recommandation du Comité de Rédaction d'Anvers et insiste pour que la nouvelle rédaction des Règles Xb et XIb comporte un alinéa nouveau en ce sens; par exemple :

« Toutefois de tels frais ne seront pas admis en avarie commune si le navire est retenu seulement dans un port ou lieu d'escale, ou de chargement, pour réparer une avarie causée par accident sans que le salut commun ait été d'abord menacé. »

Règle XII. Statu quo.

Règle XIII. L'Association Française choisit résolument l'alternative B, sauf en ce qui concerne la carène pour laquelle il lui semble préférable de maintenir l'admission dans les conditions prévues par la Règle actuelle.

Règle XIV. Pas d'objections à l'amendement proposé.

Règle XV. La nouvelle rédaction devrait fixer forfaitairement le fret net dont la perte sera s'il y a lieu admise en avarie commune. Un forfait de 2/3 du montant du fret brut semblerait équitable.

Règles XVI et XVII. Il serait plus exact de prévoir que le montant à admettre pour la cargaison, ainsi que sa valeur contributive seront établis *à partir de la valeur de facture* sur la *valeur CAF* si le fret est acquis et sur la *valeur FOB ou C&A* dans le cas contraire.

Mais si aucune valeur de facture n'est disponible, il vaudrait mieux, dans la mesure du possible, et conformément d'ailleurs à la Règle G, encore utiliser la *valeur à destination*, sous déduction du fret s'il est en risque pour l'armateur.

Quant aux voitures dont il est généralement convenu (Doc. C.M.I. 1971 - IV, page 293) qu'elles devraient contribuer à l'avarie commune, l'Association Française propose d'abord d'amender le second paragraphe de la Règle XVII afin d'en limiter l'application aux bagages de cabine, et ensuite d'y ajouter une clause relative à la contribution des bagages et voitures enregistrés :

« Les *bagages de cabine* pour lesquels il n'est pas établi de connaissement ne contribueront pas à l'avarie commune. Seuls y contribueront les *bagages et voitures enregistrés*. »

Règle XVIII. Puisque de l'avis général (Doc. C.M.I. 1971 - IV, page 285) le second paragraphe de la Règle ne soulève, en principe, aucune difficulté, l'Association Française estime préférable d'en conserver le texte actuel.

Elle croit devoir attirer l'attention en tout cas sur les difficultés que le nouveau texte proposé pourrait soulever quand il s'agira de définir la perte réputée totale « commercialement parlant ». Enfin, si ce nouveau texte devait prévaloir, il conviendrait que la version française en soit rédigée comme suit : « ... et la valeur du navire en état d'avarie qui peut être fixée au produit net de vente, s'il y a lieu. »

Règles XIX, XX, XXI et XXII. Statu quo.

★★

L'Association Française ne pense pas que les *documents propres aux formalités d'avarie commune* devraient être incorporés dans les Règles d'York et d'Anvers, car cela aurait pour effet de rendre leur emploi obligatoire chaque fois que les Règles seraient applicables. Il serait suffisant d'annexer ces documents aux Règles et, éventuellement, d'en recommander l'emploi sans l'imposer.

★★

Sur tous les autres sujets abordés dans le questionnaire du Président (Doc. C.M.I. 1970 - IV, page 89 et s.) et pour le cas où ils viendraient ultérieurement en discussion, l'Association Française croit devoir confirmer les réponses faites dans son rapport du 11 mars 1971.

Paris, juillet 1972.

Association Française du Droit Maritime.

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

Communication received from the Polish Maritime Law Association

INTRODUCTION

The whole problem of the simplification of general average has been studied here by a Committee which included representatives of shipowners, marine underwriters and average adjusters, with Professor Stanislaw Matysik in the chair and the undersigned acting as Rapporteur.

The comments on the Draft based on the work of the Polish Committee follow hereafter.

PROPOSED DRAFT AMENDMENTS TO THE YORK/ANTWERP RULES 1950

A. THE LETTERED RULES

Rule D

It is felt that this Rule is satisfactory. The proposed addition of words « or defences » and « in respect » does not seem necessary.

Rule E

In our opinion this Rule should remain unaltered. We believe that the proposed alteration would not be acceptable to Cargo interests. Refusal to contribute often takes place when general average has resulted from alleged breach of the contract of carriage. The proposed alteration would in many cases amount to shifting the burden of proof from the Carrier onto the Receiver, against provisions of Article 4 of the Hague Rules in the matter of unseaworthiness and the burden of proving the exercise of due diligence.

Rule F

The present wording of the Rule is not causing difficulties and it is felt that it should remain unaltered.

B. THE NUMBERED RULES

Rule III.

We represent the view that :

- a) the second part of the Rule, beginning with the words « except that no compensation... » should be deleted,
- b) and that no other alterations in this Rule should be introduced; in particular, damage by smoke caused by fire extinguishing measures should not be excluded from general average.

Rule IV.

This Rule may still find application even with respect to modern ships, and should in our opinion be retained.

Rule VI.

This Rule cannot be regarded as universally obsolete and should in our opinion be retained.

Rule VII.

The proposed deletion of provisions concerning the compounding of engines is acceptable.

Rule X.

We represent the view that :

- a) Rule I, a), should remain unaltered. We feel that the present text is satisfactory and that the proposed considerable limitation of the scope of its application would not be justified and would often, in practice, be against the common interest of ship and cargo,
- b) and that Rule X, d), should not be deleted but only brought in line with the principle of substituted expenses, as expressed in Rule F. For this purpose, the last part of Rule X, d), beginning with the words in brackets, should be replaced with the words : « without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expenses avoided ».

Rule XIII.

- a) *Alternative A*, amounting to abolition of all new for old deductions, is not acceptable.
- b) We favour a third alternative, shown below. But should *Alternative B* be, after all, found preferable, then we feel that no special provisions should be made in it with respect to wooden hulls.

c) Additionally to the two alternatives shown in the draft, a third conception is submitted for consideration, viz. the one put forward at the A.I.D.E. Gausdal meeting in 1971. It was then proposed that with regard to ships up to, say, 15 years of age, « new for old » deductions should be abolished, but that they should be maintained in some simplified form for older ships. This proposal received a large support at Gausdal, being a compromise between Alternative A and Alternative B. The new Rule XIII could be drafted by basing it on the A.I.D.E. proposal of 1967, the Artelli Report, with necessary alterations in the last part, providing for 1/3 deductions for ships over 15 years old, and without any special provisions with regard to wooden hulls. The new Rule would then read as follows :

« Rule XIII : Deductions 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, when old material or parts are replaced by new.

The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of construction to the date of the accident.

The deductions shall be made from the cost of new material only.

No deductions to be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slip-way dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

One half of the costs of cleaning, painting or coating of bottom to be allowed if the bottom has been painted within twelve months previous to the date of the accident. Otherwise no cleaning, painting or coating to be allowed.

Deductions :

Up to 15 years : no deductions.

Over 15 years : one-third. »

Rule XIV.

There are no objections to the proposed addition of the words « in order ».

Rules XVI and XVII.

Generally, we are in favour of adopting for cargo, for practical reasons, invoice values instead of market values.

However, the proposed wording of these two rules seems to us as not sufficiently clear and we feel that it should be further considered and discussed.

Rule XVIII.

The proposed amendments are acceptable.

Non-Separation Agreement

We feel that introduction of provisions based on the Standard Form of the Non-Separation Agreement into the York/Antwerp Rules, as a new Rule, would result in a serious simplification of work for all parties concerned in most cases in which cargo is forwarded to destination by another vessel.

Gdynia, Poland,

A.Z. Soltys

18th August 1972.

Rapporteur

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

Communication received from the Danish Maritime Law Association

REPLY

The Danish Branch of the Comité Maritime International wishes to submit the following comments to the proposed draft amendments.

A. THE LETTERED RULES

Rule A

It would contribute to clarity to add a paragraph mentioning common benefit and Rules X, XI, XII and XIV. This would avoid making the frequent mistake when it is assumed that Rule A as it stands is complete.

Rule D

Drafting changes should be avoided as they often lead to the misunderstanding that a material change has been intended. We view the suggested changes as pure changes of drafting.

Rule E

The comment on Rule D only partly applies. Only partly does the wording change the scope of the rule to a considerable extent. The suggested drafting may be read in such a way that it says exactly the opposite to Rule D. It is suggested that the existed wording be retained.

Rule F

The comment on Rule D applies.

B. THE NUMBERED RULES

Rule XIII.

The Danish Branch of the Comité Maritime International still prefers alternative A. However, a drafting mistake has taken place. « Painting » should be « painting of bottom », cf. the wording of alternative B in the last sentence.

Copenhagen, Denmark, 21st August 1972.

Allan Philip

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

Communication received from the Argentine Maritime Law Association

REPLY

We have been requested by the Comité Maritime International to comment on the proposed draft amendments arising from the meeting held in Antwerp on the 8th June 1972. We accomplish the request as follows :

A. THE LETTERED RULES

Rule E

This amendment will give rise to serious controversy. We cannot agree that the onus of proof lies on both parties; if there is a refusal it means that there is a claim : on who lies the onus of proof ? We would suggest that this Rule be left at it is now but adding : « Nevertheless the party refusing payment is bound to disclose the legal grounds and/or recognized practice on which the refusal is founded ».

Rule F

The word « extra » has been changed to « additional ». It is our opinion that the change will give rise to many different interpretations. The accurate definition of « extra » or « extraordinary » in the general average meaning is easy to find in the many and very good text books available. The word « additional » will have a different meaning to different people (shipowners, assurers, average adjusters, lawyers, etc.). The simple question is : additional to what ? We would prefer that this Rule be not altered.

B. THE NUMBERED RULES

Rule X. - Expenses at port of refuge, etc.

a) An important amendment is made to the second paragraph of this sub-Rule. We believe that if this amendment is sanctioned, very serious difficulties may be expected.

The allowance of expenses contemplated in this sub-Rule are conditioned to « ...render that necessary for the common safety... » Why should not expenses be allowed if it is necessary to remove the vessel to another port or place when the reason is « accident or other extraordinary circumstances » if « common safety » cannot be attained in the first port or place owing to lack of facilities ?

Rule A is very clear insofar as that no loss can be admitted in general average unless it is « reasonably » incurred. If it is evident that the Master made a wrong choice by putting into a port or place without any justified reason or that he should have known that repairs could not be effected there, no allowance can be made for that call and only the second call would be allowed.

If the amendment is approved, which will be the course to be followed if the Master — in need of putting into a port of refuge — does not call at the nearest port and instead selects a far more distant one just because he knows he cannot repair accidental damage in the nearest one ? Will this be considered « reasonable » ? Whoever is bound to pay contributions will argue that the ship should have called at the nearest port or place available where « common safety » could have been attained and thereon followed for repairs at ship-owners expense.

If, on the other hand — in the circumstances mentioned above — it is considered « reasonable » to select the proper port, that is to say, where accidental damage repairs can be effected, what will be the treatment if during the passage — among many other causes — the ship has to put into an intermediate port due to the fact that in her damaged condition it is prudent to do so owing to bad weather or that the tow must refuel or is unfit to conclude the service ? Will it be considered that the ship in such intermediate port is « in common safety » ? A third question may also be asked : what treatment is to be given when it is necessary to remove a ship to another port or place for both accidental and general average repairs ? Should the expenses be allowed or refused in full or split equally between G/A. and Owners or proportionally to the cost of repairs required for each cause ?

Hundreds of interpretations will be given to this amended sub-Rule if approved and it will be the cause of great controversy apart from being unfair. That is what we believe.

d) It is proposed that this sub-Rule be deleted. We understand that it is because such expenses undoubtedly fall within the scope of Rule F. Nevertheless, the fact is that if any such expenses are allowed under Rule F — as will be the case if the sub-Rule is deleted — it will be « ... without regard to the saving, if any, to other interests... » whereas sub-Rule d) only allows them « ... up to the amount of the extra expenses saved ». The difference between the treatment under one or the other Rule may be considerable; as the alternative granted in sub-Rule Xd), is in the hands of the shipowner, it is our opinion that the suggestion to delete this sub-Rule is most generous.

Rule XVI: Amount to be made good for cargo lost or damaged by sacrifice.

Our previous opinion was that this Rule, as at present, did not offer any difficulties. Notwithstanding, as most of the National Associations are inclined to legalize present practice, we will make the following remarks to the proposed amendments.

In our opinion, the new wording is not clear as to whether the inclusion of the freight — when not at the risk of the shipowner — is only to be added in case of « shipped » value.

« Invoice » value can be either FOB or C&F or CIF, whether freight is only « prepaid » or paid or payable « ship lost or not lost ». We would suggest that the amendment be drafted as follows :

« ...established on the invoice value of the goods, plus freight (if at risk of the goods) and cost of insurance if any of the last two named have not been included in the invoice value, or, if the invoice value is not available, the shipped value, including freight unless such freight is at the risk of the shipowner, plus cost of insurance. This procedure is without prejudice to the provisions of Rule XIX when applicable ».

Rule XVII : Contributory values.

The amendment in this Rule — as worded — gives, in our opinion, the alternative to use « invoice » or « shipped » value and we understand that the intention is to use the « shipped » value only when the « invoice » value is not available. In addition, the words « except that the value... » could lead to believe that the cargo is to contribute on her full value and not on her arrived value. We would suggest the following drafting :

« ...except that the value of the cargo shall be established on the same basis as set forth in Rule XVI, deducting therefrom the amount of any damage suffered which is to be established by comparison between her sound value determined as above and her damaged condition. This procedure is without prejudice to the provisions of Rule XIX when applicable ».

Regarding the second amendment to this Rule, we would propose :

« ... or in the case of cargo deduction shall be made of any such charges as are not included in determining the contributory value, as above, and which are not allowed in general average ».

The « invoice » value may or may not be the « contributing » value, this depending on whether the invoice includes freight which is only « prepaid » but not in a « lost or not lost » condition.

Rule XVIII - Damage to Ship :

We propose the following alteration in the last line of b) amendment :

« ... state which may be measured either by the net proceeds of sale, if any, or by appraisers' estimation if not sold in part or in whole ».

The reason is that a shipowner may prefer not to sell the wreck. He may consider it wise to abandon the remains to creditors, thus limiting his liabilities, a resource which is permitted by law in many countries, including the Argentine. Or the shipowner may decide to retain certain parts as spares or otherwise which may be useful to him.

Rule XXI : Interest on losses made good in general average :

Although no amendment has been suggested to this Rule, we find that 5 % does not cover the cost of supplying funds in the currency of every country. 5 % is a reasonable interest if the statement is made in the money of a country where the depreciation is practically nil. This is a Code which is supposed to have governed the general average practice for many years in the whole World.

We will try to draft our suggestion :

« 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. Nevertheless, when it can be authentically proved that the interest fixed by law or government regulations in the particular country whose currency is used to determine losses and contributions is higher than 5 percent, the interest to be admitted will be that which has been fixed by law or government regulations. Due allowance will be made for any interim reimbursement from the contributing interests or from the general average deposit fund ».

Buenos Aires, Argentine.

23rd August 1972.

Guillermo D'Osualdo

Alberto C. Cappagli.
(President A.M.L.A.)

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

*Communication received from the
Netherlands Maritime Law Association*

The following is the commentary from the Netherlands Maritime Law Association on the Meeting held in Antwerp on the 8th June 1972 and the proposed draft amendments to the York/Antwerp Rules, 1950.

Salvage

It is highly regrettable that the practice of apportioning salvage remuneration as General Average has not been laid down. Perhaps the expected report from Mr. Hryoje Kacic will indicate a solution.

Rule III

The Dutch Association regrets that damage by smoke caused by the measures to extinguish a fire have been excluded from indemnification as General Average and its representative wishes to reserve the right to revert to this question at the next meeting of the International Committee.

Rule X

We are awaiting the report of the Drafting Committee.

We have no objection to the addition proposed in paragraph 2.

We strongly regret that the suggestion that airfreight should be considered part of the cost of repairs has not been taken over. It would have been one of the few real simplifications that it is possible to make. We cite here from the report presented at the A.I.D.E. meeting in 1971 :

« The suggestion to treat cost of transport by air as an accessory to the cost of repairs is based on the idea that such transport is

now quite a normal way of transport and therefore should not be treated as an « extra » which might be allowed in General Average only as a substituted expense. The simplification to be reached will be considerable indeed. It will no longer be necessary to compare the cost of transport by other means, to investigate whether such other transport was available at the time of repairs being executed and, if available, how much time it would have needed, which savings were reached by speeding up repairs etc. etc. »

Rule XIII

As pointed out in its previous report, the Netherlands Maritime Law Association prefers Alternative A.

Rule XVIII

The proposed Rule does not seem to solve the problem raised, as will appear from the following example :

Value of ship when repaired : 100
Estimated G.A. — 80
Estimated P.A. — 40
Value wreck — 70
Allowance 100 — 40 — 70 = nil.

The damage suffered by the Shipowner as a consequence of G.A., however, amounts to :

Sound value 100	
Wreck 70	—
Damage 30, whereof 80/120 = 20	

is suffered as a consequence of the G.A. Act.

Amsterdam, Netherlands,
29th August 1972

Netherlands Maritime
Law Association.

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

Communication received from the German Maritime Law Association

The German Maritime Law Association, through the medium of its special group on the revision of the York/Antwerp Rules, has carefully considered the draft amendments proposed by the International Subcommittee at the meeting held in Antwerp on June 8th, 1972. It should like to comment on the proposals as follows :

A. THE LETTERED RULES

Rule D

The GMLA agrees to the proposed amendments.

Rule E

We strongly recommend the retention of the original Rule E.

The envisaged amendments might give rise to confusion as to who, in fact, has the onus of proof : the person applying for declaration of general average or the one refusing to contribute. Corresponding with the general rules of onus probandi, the burden of proof should rest exclusively on the applicant; he is the one who has to introduce evidence for the facts of general average in case another participant denies these facts and thus refuses to pay a contribution.

Rule F

The amendment meets with our approval. A substitution of « expence », as suggested by the Danish Association by another word, does not seem necessary. In our opinion, it is sufficiently clear what kind of « money spent » shall be covered. An alteration would certainly require an examination of its possible effect on other provisions of the Rules.

B. THE NUMBERED RULES

Rule III

We fully agree to the exception of smoke damage and accept the inclusion of damage done by water to cargo which has been on fire.

Rules IV, VI and VII

No objections.

Rule X

Subsection a)

The exclusion of removal costs from general average does not meet with our approval. It is still desirable to give the owner an incentive to sail to a port where repairs can be carried out. It is for the sake of the cargo that the ship sails to another port for repairs in case the cargo — due to the poor equipment in the port of refuge — cannot be unloaded appropriately (and stored ashore, thinking of containerised refrigerated cargo) the discharge, however, being necessary for repairing the ship. Due to the fact that a removal must be necessary, abuses, if any, are limited.

The deletion of rule X d) has already been proposed by us.

Rule XIII

No deductions new for old (alternative A) certainly simplify the procedure but grant unjustified advantages to old tonnage. The latter point of view is taken care of by alternative B; this proposal, on the other hand, does not consider the demand for simplification sufficiently. We therefore still advocate the suggestion of AIDE, excluding deductions new for old for ships up to an age of eight years and providing for a deduction on a forfeit basis of 1/3 for ships over eight years of age.

Rule XIV

No objections.

Rule XVI

In our reply to the International Subcommittee's questionnaire we have suggested to fix the contributory value of the cargo on basis C & I or FOB if the freight is still at shipowner's risk and accordingly on basis CIF if it is payable, ship lost or not lost. This solution takes into account that an invoice must not always reflect the true value of the cargo, that it could have been made up according to the circumstances — the invoice value is variable — and that there

sometimes exist different invoices for different purposes (for the buyer, the customs authorities, the insurer). Considering these disadvantages of the invoice value, as well as possible abuses caused thereby, we cannot support the proposed amendments.

Rule XVII

For our arguments against the invoice value see above. The last amendment in subsection 1 of Rule XVII will be unnecessary in case the invoice value is substituted by the CIF or FOB value.

Hamburg, August 1972

Hs/Kn

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

Communication received from the Japanese Maritime Law Association

REPLY

The Subcommittee of the Japanese Maritime Law Association for the Revision of the York/Antwerp Rules 1950 has looked into the Proposed Draft Amendments to the York/Antwerp Rules 1950 (International Subcommittee Meeting, 8th June 1972) and, with the approval of the Japanese Association, presents its views as follows :

A. THE LETTERED RULES

1. Rule D

- 1) We consider that further thought should be given to the proposed amendment.
- 2) We suppose, from a paper entitled « Fault and the York/Antwerp Rules », that the words « or defences » are added to « remedies » with the intention of expressing the implication of this Rule that the contributor to general average is armed against the party at fault, not only with counterclaims for breach of contract, but also with defences based upon an equitable principle that a man cannot recover in respect of his own wrong.

It is thought, however, that the word « remedies », in its ordinary meaning of English law, includes defences as well as counterclaims. Therefore, we can hardly find any need for adding the word « defences ».

2. Rule E

- 1) We would oppose the proposed amendment and submit that Rule E should remain as it is.

2) We think that it is quite a matter of course that when the contributor to general average files a counterclaim with the carrier at fault or resorts to the defences as above, he has to establish that the counterclaim or defence is « well founded ». Further, the words « refusing to contribute » or « refusal » are used abruptly without paying due attention to other rules, and their meaning is ambiguous, as is easily realized from the fact that it is not clear in what manner the word « refusal » corresponds to the words « remedies or defences » in Rule D. Therefore, we consider that it is not necessary for the Rules to have any stipulation with respect to « refusal ».

Furthermore, it is felt that the proposed wording might lead to a wrong interpretation to the effect that the burden of proof to show that « his claim ... is well founded » is heavier than the one to show that « the loss or expense claimed is properly allowable as general average ».

3. Rule F

1) We would oppose the proposed amendment and submit that Rule F should remain as it is.

2) We consider that any improvement of practical importance is neither achieved by the word « additional », as proposed, nor by « extraordinary », as appears in the working document (so called « original draft »).

B. THE NUMBERED RULES

4. Rule III

1) We agree to the proposed amendment.

2) We submitted in our reply of June 1, 1972 that the second part of Rule III should remain with a proviso to the effect that the container, pallet or similar method of packing for unitized cargoes, should not be treated as a package in this context. However, we now consider that no inconvenience would ever be caused by the proposed deletion of the phrase « to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire ».

3) We wish to strongly promote in the interests of simplification, the incorporation of the proposed stipulation for smoke damage.

5. Rule IV

1) We agree to the proposed abolition of Rule IV.

6. Rule VI

1) We agree to the proposed abolition of Rule VI.

7. Rule VII

- 1) We agree to the proposed deletion of the phrase « including loss or damage due to compounding of engines or such measures ».

8. I) Rule X (a)

- 1) We would oppose the proposed amendment.

2) We wish to confirm the views expressed in our reply of June 1st 1972, that we are not in favour of any amendments suggested with the intention of solely strengthening the principle of common safety, upon which our opposition to the proposed amendment is based. Further, we have to consider the unification of practice. It is thought that the literal meaning of the second paragraph of this rule is quite clear, namely, moving expenses from a port of refuge to another port or place in order that repairs may be effected, is allowed as general average and that it has been stated accordingly in most cases.

However, we note that there is an opinion that in a particular situation, this paragraph has not been uniformly acted upon. This being the case, we submit that uniformity should be achieved by allowing the moving expenses as general average in all situations which fall into the second paragraph of the rule. As a suggestion, the following expression will suffice to bring about uniformity :

« ... the second port or place *wherever it is located ...* »

2) Rule X (d)

- 1) We agree to the proposed amendment.

2) We submitted in our reply of June 1st, 1972, that Rule X(d) should remain with a necessary amendment along the lines of the principle of Rule F as an example of its application to a particular situation arising out of substituted vessels. However, in view of the international practice that in most cases, which Rule X (d) intends to cover, are governed by non-separation agreement, we now agree to the proposed abolition.

9. Rule XIII

- 1) We agree to alternative A.

2) In the interests of simplification, we are definitely in favour of alternative A. We may add for caution's sake that « cleaning and painting » in alternative A should read « cleaning and painting *of bottom* » as is in alternative B.

10. Rule XV

- 1) We submit that Rule XV should be abolished.

2) We wish to quote from our reply of June 1st 1972 our views in favour of the abolition as follows :

« It is commonly recognized that we experience a great deal of difficulty in working out net freights and that it is not usual in modern transport for considerable amounts of freight to be at the shipowners' risk. Therefore, we submit, for the purpose of simplification, that freight at risk should not contribute in general average and that Rule XV should be deleted accordingly ».

11. *Rule XVI*

- 1) We agree to the proposed amendment.

12. *Rule XVII*

- 1) We agree to the proposed amendment.

13. *Rule XVIII*

- 1) We agree to the proposed amendment with one exception; we cannot agree to the proposed addition of the phrase « in the commercial sense » to the constructive total loss since it is difficult to see how the proposed phrase defines the meaning of constructive total loss better than the present rule does.

14. *Salvage Remuneration*

- 1) The proposed draft does not contain a new rule for salvage remuneration. However, we consider that the new rule should be incorporated in the light of the opinion of the majority of the International Subcommittee held on June 8th 1972.

- 2) The following draft which appeared in the working document (so called « original draft ») is considered to be appropriate :

« Expenses for salvage services rendered by or accepted under agreement shall 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 1950 ».

15. *Non-separation Agreement*

- 1) The proposed draft does not refer to non-separation agreement. However, we consider that in the light of the opinion of the majority of the International Subcommittee a standard form of non-separation agreement should be attached to the Rules.

- 2) We agree that the standard form used by the Association of Average Adjusters be adopted for this purpose.

Tokyo, Japan.
1st September 1972.

Masakazu Nakanishi,
Rapporteur.

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950

INTERNATIONAL SUBCOMMITTEE

Communication received from the British Maritime Law Association

BMLA comments on the June Draft of the proposed changes in the York/Antwerp 1950 Rules as amended by the Draft supplied by Mr. Kaj Pineus, Chairman of the Drafting Committee.

A. THE LETTERED RULES

Rule A

No comment.

Rule B

No comment.

Rule C

No comment.

Rule D

The amendments in the June Draft should be accepted.

Rule E

The language of the June Draft, Rule E, is not clear and should be amended. The BMLA suggests that the onus of proof on the party refusing to contribute should be spelled out but that this should be done in a separate paragraph.

Rule F

The BMLA is aware of the difficulty of translating « extraordinary » into French but nevertheless considers that « additional » does not meet the case. If no better word can be found it is suggested that the original text be retained.

Rule G

No comment.

B. THE NUMBERED RULES

Rule I

The BMLA considers that Mr. Parenthou's version II (see Pineus text) is the most promising but would suggest certain textual amendments. The following text is put forward for consideration :

« 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. Cargo carried in containers on deck shall be considered as carried in accordance with the recognised custom of the trade ».

Rule II

No comment.

Rule III

The BMLA supports the amendment suggested in the June draft but would suggest this amplification so as to read « by smoke or heat however caused ».

Rule IV

The BMLA feels that this rule should be retained.

Rule V

No comment.

Rule VI

The BMLA feels that this rule should be retained.

Rule VII

The BMLA agrees that the phrase « including loss or damage due to compounding of engines or such measures » should be deleted.

Rule VIII

No comment.

Rule IX

No comment.

Rule X, a)

The BMLA has no comment to make on the Pineus text.

Rule X, b)

The BMLA considers that the proviso contained in the Pineus text is possibly too wide and suggests that it should be redrafted. Similar considerations apply to Rule XI (b).

Rule X, c)

The BMLA has no comment to make on the Pineus draft.

Rule X, d)

The BMLA agrees that this rule should be deleted.

Rule XI, a)

No comment.

Rule XI, b)

The BMLA considers that the Pineus draft eliminating from general average certain cases when the detention at a port or place of loading or call for repairs to damage discovered after entry was rather too wide and might have the effect of eliminating justifiable cases of general average. It is suggested that the wording of the Pineus draft should be reconsidered.

The BMLA has no comment to make on the other amendments suggested in the Pineus draft.

In addition to the matters already considered the BMLA feels that proper consideration should be given to the question of restowage of cargo which has shifted.

Rule XII

No comment.

Rule XIII

The BMLA supports alternative A in the Pineus draft but would add the phrase « painting of bottom ».

Rule XIV

The BMLA considers that the phrase « in order » should be substituted for « merely ».

Rule XV

No comment.

Rule XVI

The BMLA approves the changes that have been made in the June draft but considers that the text could be improved. A suggested alternative text is attached. Alterations to the Pineus draft are shown in italics.

Rule XVII

The BMLA approves the changes that have been made in the June draft but considers that the text could be improved. A suggested alternative text is attached. Alterations to the Pineus draft are shown in italics.

Rule XVIII

The BMLA has no comment to make on the text of the June draft.

Rules XIX and XXII

No comment.

C. THE RULE OF INTERPRETATION

No comment.

D. OTHER MATTERS

Salvage Remuneration

The BMLA considers that a numbered rule should be inserted to deal with this matter but does not feel that it can support the text put forward by Mr. Kacic (see Pineus text). A suggested alternative text is attached.

Non deductible Franchise

The BMLA considers that no special provision should be made.

Ancillary Documents

Again the BMLA considers that no special provision should be made.

Mini contributions

The BMLA considers that this is a matter best left to contracts of affreightment or insurance.

Containers

The BMLA considers that no special provision should be made for containers except for that already mentioned in connection with Rule I.

Cars

Cars carried as cargo should clearly contribute and no alteration to Rule XVII or other amendment to the Rules is necessary for this purpose. The BMLA appreciates that the value of passenger cars, for instance on board car ferries, must necessarily be included in the total contributory values but recognises the practical impossibility of involving the owners of such cars in General Average contribution. The contribution attaching to such cars must therefore be left with the Ferry Operators who must cater for this responsibility in their charges or other conditions of carriage and no specific provision should be made in the Y.A.R.

London, 1st September 1972. British Maritime Law Association.

*Attachment to the communication received from the
British Maritime Law Association*

Rule XVI.

« The amount to be made good in 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 value *at the time of shipment* or, if there is no such invoice, the shipped value of the goods including freight except in so far as such freight is at the risk of parties other than the owner of the goods.

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 as computed in the first paragraph of this Rule ».

Rule XVII.

« 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 (established on) the invoice value *at the time of shipment* or, if there is no such invoice, the shipped value including freight except in so far as such freight is at the risk of parties other than the owner of the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of delivery.

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 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, or in the case of cargo, except *normal delivery charges not included in the invoice or shipped values*.

Where goods are sold short of destination, however, they shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

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

Rule re Salvage Remuneration.

« The aggregate of the liabilities incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under maritime law or under contract, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure. »

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS

COMMISSION INTERNATIONALE

Communication reçue de l'Association Turque de Droit Maritime

L'Association Turque de Droit Maritime, en considération des travaux de la Commission « Révision des Règles d'York et d'Anvers 1950 » du CMI réunie à Anvers le 8 juin 1972, et des amendements proposés aux Règles d'York et d'Anvers 1950 à l'issue de ces travaux, exprime l'avis suivant :

A. REGLES LETTREES

Règle C

Pas de commentaires.

Règle E

Pas de commentaires.

B. REGLES NUMEROOTEES

Règle III

L'addition de la clause « fumée » est nécessaire mais la suppression prévue semble inutile.

Règle IV

Pas de commentaires.

Règle VI

Pas de commentaires.

Règle VII

Pas de commentaires.

Règle X, a)

Pas de commentaires.

Règle X, d)

Pas de commentaires.

Règle XIII

Puisque nous ne connaissons pas les raisons pour lesquelles des amendements si radicaux ont été préconisés, nous ne sommes pas en mesure d'exprimer des commentaires sur le texte proposé.

Règle XIV

Pas de commentaires.

Règle XVI

Pas de commentaires.

Règle XVIII

Pas de commentaires.

Istanbul, Turquie.

Association Turque de Droit Maritime.

Le 12 septembre 1972.

Dr. Haydar Arseven (Prof.)

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

COMMISSION INTERNATIONALE

*Commentaires de l'Association Italienne de Droit Maritime
au Questionnaire YA-1*

REGLES LETTREES

1) On propose la modification de la Règle E dans le sens d'établir que celui qui refuse la contribution doit fournir la preuve du bien-fondé de son refus.

La nouvelle disposition ne manque pas de soulever beaucoup de doutes puisqu'elle entraîne des problèmes qu'il faudrait ultérieurement éclaircir par une formulation plus ample et qui devrait établir bien clairement que la règle s'applique seulement aux cas où une véritable exception serait soulevée et non seulement des contestations sur l'existence des éléments qui justifient le devoir de contribution. Le tout bien considéré, on pourrait aussi penser à la suppression de la règle toute entière, qui, en réalité, énonce des principes généraux sur le fardeau de la preuve qui sont universellement acceptés par toutes les lois nationales.

2) On n'a pas proposé de changements à la règle G. Celle-ci énonce le principe d'après lequel les valeurs du lieu où l'aventure maritime se conclut doivent être prises en considération, soit pour l'estimation des pertes, soit pour la contribution.

Ce principe ne s'accorde guère avec le nouveau texte des règles XVI et XVII. L'A.I.D.I.M. n'est pas d'accord sur la modification de ces dernières règles et les raisons seront expliquées lorsque l'on parlera de ces dispositions.

REGLES NUMEROOTEES

Règle III

Notre association n'est pas d'accord sur la suppression de la dernière partie de la règle actuelle : celle-ci est l'application d'un principe géné-

ral qui est énoncé, pour le cas d'échouement volontaire, par la règle V : il n'est pas raisonnable, en effet, d'admettre en avarie commune le dommage causé par l'eau ou autres moyen d'extinction de l'incendie à des marchandises ou à des parties de navire qui étaient déjà la proie du feu.

Nous sommes d'accord pour exclure, en tout les cas, les dommages provoqués par la fumée, ce qui peut apparaître en contradiction avec les principes généraux, mais qui est justifié par la raison pratique d'éviter les nombreuses querelles qui ont surgi à cet égard.

Règle IV

Nous sommes d'accord avec la suppression : en effet l'exclusion des dommages indiqués dans la règle descend des principes généraux et il est, par conséquent, inutile d'en parler exprès.

Règle VI

D'accord avec la suppression.

Règle VII

Nous sommes d'accord avec la nécessité de conserver la deuxième partie de la règle, afin d'éviter que des activités normales soient qualifiées, en cas de dommages, comme activités exceptionnelles donnant lieu à contributions en avarie commune. Toutefois la règle doit être conservée entièrement, y compris les mots « ou une mesure de ce genre »; en effet, des accidents peuvent se vérifier, outre que les « efforts de machines » qui rentrent, eux aussi, dans l'activité normale du navire et qui ne sauraient pas donner lieu, s'il arrive un dommage, à une contribution en avarie commune.

Règle X

Nous sommes d'accord d'ajouter les mots soulignés aux alinéas a) et de biffer le paragraphe d) qui, en effet, était une exception, tout à fait sans raison, aux principes généraux. Toutefois, il est évident qu'il faut totalement réviser cette règle et la règle XI, pour les harmoniser avec la pratique des assureurs.

Règle XIII

Notre association préfère la solution A et n'accepterait la solution B qu'en ligne subordonnée.

Règle XVI et XVII

Comme on l'a déjà dit, la nouvelle formulation de ces règles, qui attribuent aux marchandises la valeur de facture ou celle du lieu de cargaison, est en contradiction avec le principe de la règle G qui indique la valeur au moment et au lieu de la fin de l'aventure maritime.

Notre association est d'avis que le système des règles **G**, **XVI** et **XVII** dans leur formulation actuelle, doit être maintenu.

Les principes généraux demandent que les valeurs à considérer aux effets de la contribution, soient celles que les biens en risques avaient, réellement, à la fin de l'aventure maritime, ou bien lorsque celle-ci est terminée au lieu de la destination origininaire ou dans quelque autre lieu. La valeur à l'origine ou la valeur de facture peuvent n'avoir aucun rapport avec la valeur que les marchandises ont au lieu où, à la suite de l'acte d'avarie commune, elles sont arrivées en sûreté.

On comprend parfaitement que le système proposé est plus simple, mais il paraît ne pas être en harmonie avec les principes généraux, d'autant plus que l'exception (évaluation d'après la facture ou à l'origine) est faite seulement pour la marchandise, de façon qu'une disparité de traitement se vérifierait entre navire et marchandise.

Règle XVIII

D'accord.

Rome, septembre 1972.

Association Italienne de Droit Maritime.

REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

COMMISSION INTERNATIONALE

Rapport reçu de l'Association Belge de Droit Maritime

Les membres de la Commission de l'Association Belge de Droit Maritime (A.B.D.M.) ont eu connaissance des documents suivants qui ont été inspirés par les travaux de la Commission Internationale en sa séance du 8 juin 1972 :

- Proposed Draft Amendments to York/Antwerp Rules 1950 (document YA-21).
- Rule F (note de l'Association Danoise de Droit Maritime).
- Rule XVIII (communication de M. Kofoed).
- Note sur les conteneurs, rédigée par M. Parenthou.
- Salvage services (projet de règle établi par M. Kacic).
- Report of the Drafting Committee (document YA-32).
- Additional document submitted by the Chairman of the Drafting Committee.
- General average documents and time-bar (rapport de la Commission ad hoc de A.I.D.E. présidée par M. Ström-Olsen).

Il est proposé que les observations suivantes soient présentées au nom de l'A.B.D.M. :

A. REGLES LETTREES

Règle D :

Accord de principe sur la proposition contenue dans le document YA-21, avec préférence au texte suivant, proposé par l'Association Française du Droit Maritime :

« mais sans préjudice des recours ou défenses nés d'une telle faute »,

au lieu de :

« mais sans préjudice des recours ou des défenses pouvant être ouverts contre cette partie à propos d'une telle faute ».

Il convient de noter que c'est à la suite d'une initiative prise par l'A.B.D.M. que la Commission Internationale a entrepris l'étude des éventuelles modifications à apporter aux Règles D. et E:

Règle E :

D'accord sur le nouveau texte proposé dans le document YA-21, c.-à-d. :

« Il incombe à celui qui réclame l'admission d'une perte ou d'une dépense en avarie commune ou qui refuse la contribution en avarie commune d'établir le bien-fondé de sa réclamation ou de son refus de contribuer ».

Règle F :

Statu quo.

B. REGLES NUMEROOTEES

Règle I :

D'accord sur l'alternative (i) préconisée par M. Parenthou, c.-à-d. le texte suivant :

« Aucun jet de cargaison ne sera admis en avaries commune à moins que cette cargaison n'ait été transportée conformément à *la loi, au contrat d'affrètement ou de transport, ou aux usages reconnus du commerce* ».

Les alternatives (ii) et (iii) doivent être écartées parce qu'en mentionnant expressément les conteneurs, la règle risque de devoir subir des modifications répétées au fur et à mesure que des techniques nouvelles se développent; exemple : les navires porte-barges.

Règle III :

D'accord pour le statu quo.

Règles IV et VI :

D'accord sur la solution préconisée dans le document YA-21, c.-à-d. de conserver l'intitulé de ces règles périmées, mais en mentionnant au lieu du texte simplement les mots : « règle supprimée ».

Règle X :

L'A.B.D.M. désire répéter les observations déjà formulées à propos de cette règle et de la règle XI dans sa réponse au questionnaire du Président de la Commission Internationale et approuvées par son Assemblée Générale du 23 novembre 1971.

La Commission Internationale paraît s'être engagée sur la voie tracée par ces observations, tout au moins dans la mesure où elle propose des moyens susceptibles de combattre les abus : c'est le cas, notamment, en ce qui concerne les amendements proposés par le « Comité de rédaction » (document YA-32) aux textes des : règle X, a), règle X, b), règle XI, b).

Ces amendements disposent principalement que ne seront pas admis en avarie commune les frais pour manutentionner, décharger, entreposer et recharger une cargaison, ni pareillement les vivres et gages de l'équipage pendant la période supplémentaire d'immobilisation, dans le cas où des dommages au navire sont découverts dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident ou autre circonstance extraordinaire en rapport avec ces dommages ne se sont produits pendant le voyage. De même les frais de remorquage d'un port de refuge à un autre pour les seuls besoins de réparation du navire ne seront admis en avarie commune que si les réparations elles-mêmes sont admissibles en avarie commune.

Ces amendements sont acceptables.

Il est confirmé que l'A.B.D.M. est d'accord pour la suppression de la Règle X, d).

Règle XIII :

L'A.B.D.M. maintient son point de vue, à savoir que seule l'abolition des déductions pour différence du neuf au vieux est susceptible d'amener une réelle simplification. Cette abolition est chose faite depuis longtemps en matière d'abordage et d'assurance maritime.

Règle XV :

De même, si l'on recherche la simplification, il serait opportun de fixer le fret en risque pour l'armateur sur une base forfaitaire. Le 2ème paragraphe de la Règle XV devrait être modifié en conséquence.

Règle XVI :

L'A.B.D.M. confirme son accord à prendre en considération les valeurs de facture comme base des admissions en avarie commune pour dommage ou perte de marchandise sacrifiée et pour les valeurs contributives des marchandises.

Règle XVII :

D'accord pour compléter cette règle par le texte proposé par M. Parenthou.

Règle XVIII :

D'accord sur les propositions de M. Kofoed.

C. AUTRES QUESTIONS

Non separation agreement :

Pas d'accord pour créer une nouvelle règle à ce propos.

Rémunération d'assistance et de sauvetage :

D'accord pour incorporer une nouvelle règle dans les York/Antwerp Rules. Le texte proposé par M. Gordon paraît adéquat.

Prescription :

Pas d'accord pour traiter cette question dans les York/Antwerp Rules.

Documents accessoires :

Mieux vaut laisser la liberté aux parties.

NOTE : Ce rapport a été approuvé par l'Assemblée Générale de l'Association Belge de Droit Maritime en sa séance du 16 octobre 1972.

IN MEMORIAM

We regret to announce that Mr. Ignacio L. MELO, President of the Mexican Maritime Law Association and Titulary Member of the Comité Maritime International, passed away on July 14th 1972.

Mr. MELO was, for many years, an influential member of the Comité Maritime International and contributed in no small way to the good work of our organization.

Succeeding his father, Dr. Ignacio L. Melo Jr. has assumed the chairmanship of the Mexican Maritime Law Association.

The Comité Maritime International would like to take this opportunity to express its deepest sympathy to the Mexican Association of Maritime Law.

IN MEMORIAM

Nous regrettons d'annoncer que Monsieur Ignacio L. MELO, Président de l'Association Mexicaine de Droit Maritime et membre titulaire du Comité Maritime International, est décédé le 14 juillet 1972.

Monsieur MELO était un membre influent du Comité Maritime International et a, pendant de longues années, grandement contribué à son œuvre.

Prenant la succession de son père, le Dr. Ignacio L. Melo Jr. assume, à présent, la présidence de l'Association Mexicaine de Droit Maritime.

Le Comité Maritime International prie l'Association Mexicaine de Droit Maritime de trouver ici l'expression de ses condoléances émues.

THE YORK/ANTWERP RULES 1950
REVISÉES PAR L'ASSOCIATION D'ASSURANCES MARITIMES
ET LA CHAMBER OF COMMERCE OF ANTWERP

INDEX

REVISION OF THE YORK/ANTWERP RULES 1950
REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950

Reply to Questionnaire YA-1

	Page
<i>Réponse au Questionnaire YA-1</i>	
YA-18 Japanese Association	94
<i>YA-18 Association Japonaise</i>	95
YA-19 Comments on Rule F by the Danish Association (Mr. K. Skovgaard Petersen)	102
<i>YA-19 Commentaires sur la Règle F reçus de l'Association Danoise (M. K. Skovgaard Petersen)</i>	103
YA-20 Comments on Rule XVIII by Mr. Erik Kofoed	108
<i>YA-20 Commentaires sur la Règle XVIII de M. Erik Kofoed</i>	109
YA-21 Proposed Draft Amendments to the York/Antwerp Rules	112
<i>YA-21 Amendements proposés aux Règles d'York et d'Anvers</i>	113
YA-22 Note on Salvage Services by Mr. Hrvoje Kacic	130
<i>YA-22 Note sur « Assistance et Sauvetage » de M. Hrvoje Kacic</i>	131
YA-23 Note on Containers by Mr. R. Parenthou	132
<i>YA-23 Note sur les Conteneurs par M. R. Parenthou</i>	133
YA-32 Report of the Drafting Committee	138
<i>YA-32 Rapport du Comité de rédaction</i>	139
YA-32bis Additional document by Mr. Kaj Pineus and Mr. N. Gordon	152
<i>YA-32bis Document supplémentaire reçu de M. Kaj Pineus et M. N. Gordon</i>	153
YA-34 A.I.D.E. Subcommittee report on General Average Documentation and Time-Bar	158
<i>YA-34 Rapport de la Commission A.I.D.E. sur les Documents d'Avarie et la Prescription</i>	159

Replies from the International Associations to Document YA-21

Réponses des Associations Nationales au Document YA-21

YA-24	France - <i>France</i>	180
YA-25	Poland - <i>Pologne</i>	184
YA-26	Denmark - <i>Danemark</i>	188
YA-27	Argentine - <i>Argentine</i>	190
YA-28	Netherlands - <i>Pays-Bas</i>	194
YA-29	Germany - <i>Allemagne</i>	196
YA-30	Japan - <i>Japon</i>	200
YA-31	Great Britain - <i>Grande-Bretagne</i>	204
YA-33	Turkey - <i>Turquie</i>	210
YA-35	Italy - <i>Italie</i>	212
YA-36	Belgium - <i>Belgique</i>	216
In Memoriam — Mr. Ignacio L. Melo		220-221

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.