

**COMITE MARITIME INTERNATIONAL**

# **DOCUMENTATION**

**1973**

**I**

**INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE**

COMITE MARITIME INTERNATIONAL

# DOCUMENTATION 1973

## I

1. MINUTES OF THE MEETING OF THE ASSEMBLY OF THE COMITE MARITIME INTERNATIONAL HELD AT BRUSSELS ON MARCH 23rd 1973  
*PROCES-VERBAUX DE L'ASSEMBLEE DU COMITE MARITIME INTERNATIONAL TENUE A BRUXELLES LE 23 MARS 1973*
2. REVISION OF THE 1950 YORK/ANTWERP RULES. REPORT RECEIVED FROM THE PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL SUB-COMMITTEE AND DRAFT TEXT (YA-45/II-73 & YA-46/III-73).  
*REVISION DES REGLES D'YORK ET D'ANVERS 1950. RAPPORT DU PRESIDENT DE LA COMMISSION INTERNATIONALE ET PROJET DE TEXTE (YA-45/II-73 & YA-46/III-73).*
3. RIDERS TO THE STATEMENT OF THE RATIFICATION OF AND ACCESSIONS TO THE INTERNATIONAL MARITIME LAW CONVENTIONS.  
*AJOUTES A L'ETAT DES RATIFICATIONS ET ADHESIONS DES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE DROIT MARITIME*
4. ERRATA
5. IN MEMORIAM

INTERNATIONAL MARITIME COMMITTEE

# MINUTES OF THE MEETING OF THE ASSEMBLY OF THE C.M.I.

BRUSSELS 23 MARCH 1973

President : Albert Lilar  
Vice-President : Arthur M. Boal

*Executive Council :*

S.G.E.:  
Members : Kaj Pineus  
Fr. Berlingieri  
W. Birch Reynardson  
J.N. McGovern  
N.J. Healy  
J. Warot  
C.L.O.: Jan Ramberg

*Administrative Council :*

Hon. Treasurer : André G. Vaes  
S.G.A.: Henri Voet  
C.A.O.: Mme Van Grimbergen  
Mlle H. Schrynemakers

## LIST OF PARTICIPANTS

Belgium : Carlo van den Bosch  
Leo Van Varenbergh  
Canada : Roland G. Chauvin  
Denmark : André Sørensen  
D.B.R.: Dr. Bernd Kröger  
D.D.R.: Prof. Jörgen Haalck  
Dr. N. Totz  
France : J. Potier  
J. Warot \*  
J. Villeneau  
P. Latron  
Great Britain : W. Birch Reynardson \*  
N.M. Gordon  
D. Lloyd Watkins

---

\* See *Executive Council*

## PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE DU C.M.I.

BRUXELLES LE 23 MARS 1973

Président : Albert Lilar  
Vice-Président : Arthur M. Boal.

*Conseil Exécutif :*  
S.G.E. : Kaj Pineus  
Membres : Fr. Berlingieri  
W. Birch Reynardson  
J.N. McGovern  
N.J. Healy  
J. Warot  
C.J.P. : Jan Ramberg

*Conseil Administratif :*  
Trésorier : André G. Vaes  
S.G.A. : Henri Voet  
C.A.P. : Mme Van Grimbergen  
Mlle H. Schrynemakers

### LISTE DES PARTICIPANTS

Belgique : Carlo van den Bosch  
Leo Van Varenbergh

Canada : Roland G. Chauvin

Danemark : André Sørensen

D.B.R. : Dr. Bernd Kröger

D.D.R. : Prof. Jörgen Haalck  
Dr. N. Trotz

Espagne : J.L. Goñi  
J.A. Pascual

Etats-Unis : J. Edwin Carey  
N.J. Healy \*  
J.J. Higgins  
Warren A. Jackman

France : J. Potier  
J. Warot \*  
J. Villeneau  
P. Latron

\* : Voir aussi Conseil Exécutif.

Greece :	P. Sotiropoulos
Ireland :	J.N. McGovern *
Italy :	Fr. Berlingieri *
	Sergio Carbone
	Aldredo Dani
Japan :	H. Tanikawa
Morocco :	Seddik Zaari
	Abdesselam Hajji
	Hamid Besri
Netherlands :	Baron F. van der Feltz
	K.W. Cuperus
Norway :	A. Poulsson
	Alex Rein
Spain :	J.L. Goñi
	J. Pascual
Sweden :	Sture Petré
	Mats Hilding
	Per Erik Hedborg
	Claës Palme
U.S.S.R.:	Victor Ustinov
U.S.A.:	J. Edwin Carey
	N.J. Healy *
	J.J. Higgins
	Warren A. Jackman
Yugoslavia :	Velimir Filipovic

I. The Meeting was chaired by the President of the C.M.I., Mr. Albert Lilar.

## II. *Co-operation with International Organizations*

Mr. Ramberg reported that the Executive Council, at its meeting on 22 March, with respect to forthcoming meetings of various International Organizations, had made the following decisions :

(i) *UNCITRAL, Geneva 2-18 April 1973*

Since only one day will be devoted to maritime law and merely concerns the approval of the report from the above mentioned meeting of the UNCITRAL Working Group, the C.M.I. should not participate as an observer.

(ii) *I.M.C.O. 7-11 May 1973*

Mr. Ramberg will represent the C.M.I. as from 7 May and will be assisted by Mr Lloyd Watkins.

(iii) *UNIDROIT, Rome 24-27 April 1973*

Mr. Lilar will be present in the UNIDROIT Board of Directors as from 19 April and Mr. Ramberg will participate in the session on 27 April dealing with Combined Transports.

---

\* *See Executive Council.*

Grande-Bretagne :	W. Birch Reynardson * N.M. Gordon D. Lloyd Watkins
Grèce :	R. Sotiropoulos
Irlande :	J.N. McGovern *
Italie :	Fr. Berlingieri * Sergio Carbone Aldredo Dani
Japon :	H. Tanikawa
Maroc :	Seddik Zaari Abdesselam Hajji Hamid Besri
Norvège :	A. Poulsson Alex Rein
Pays-Bas :	Baron F. van der Feltz K.W. Cuperus
Suède :	Sture Petré Mats Hilding Per Erik Hedborg Claës Palme
U.R.S.S. :	Victor Ustinov
Yougoslavie :	Velimir Filipovic

I. La réunion était présidée par le Président du C.M.I., M. Albert Lilar.

## II. *Coopération avec les Organisations Internationales*

Mr. Ramberg a informé l'Assemblée que le Conseil Exécutif, lors de sa réunion du 22 mars 1973, a pris les décisions suivantes en vue des réunions prochaines des différentes Organisations Internationales.

(i) *UNCITRAL - CNUDCI. Genève du 2 au 18 avril 1973.*

Etant donné qu'une journée seulement sera consacrée au Droit Maritime et que celle-ci concernera uniquement l'approbation du rapport de la réunion mentionnée ci-dessus, c'est-à-dire du groupe de travail de UNCITRAL, le C.M.I. ne participera pas comme observateur.

(ii) *O.M.C.I. - du 7 au 11 mai 1973.*

Mr. Ramberg représentera le C.M.I. à partir du 7 mai et sera assisté par Mr. Lloyd Watkins.

(iii) *UNIDROIT, Rome du 25 au 27 avril 1973.*

Mr. Lilar sera présent aux séances du Conseil d'Administration de l'UNIDROIT à partir du 19 avril et Mr. Ramberg participera à la session du 27 avril concernant les Transports Combinés.

\* : *Voir aussi Conseil Exécutif.*

(iv) *I.M.C.O. 18-22 June 1973*

Mr. Alex Rein will represent the C.M.I. on the date when Limitation of Liability is discussed.

(v) *ICC. Rio de Janeiro, 21-25 May 1973*

Mr. Lilar will contact the President of the Brazilian Maritime Law Association, Mr. Sainpaio de Lacerda, and ask him to represent the C.M.I.

(vi) *UNCITRAL, Geneva 27 August - 7 september 1973*

Hague-Rules Revision. Mr. Ramberg will represent the C.M.I.

(vii) *UNCITRAL, New York, February 1974*

Hague-Rules Revision, Mr. Ramberg will represent the C.M.I.

### III. *Limitation of Liability :*

Mr. Alex Rein, the Chairman of the working group on Limitation, gave a report of the work performed so far.

In particular, he mentioned that the working group had prepared a draft in order to show that, although difficult, it was technically possible to extend the right to limit liability to parties other than shipowners.

He suggested that one should await the replies from the respective Governments to the IMCO questionnaire before the C.M.I. presented an Official draft or disclosed its policy.

### IV. *Combined Transport :*

Mr. Ramberg referred to his report (doc. TCM-1) and, in particular, drew the attention to the Combined Transport document (doc. TCM-3) elaborated by a working group appointed by the Executive Council in January (Messrs. Berlingieri, Birch Reynardson and Ramberg).

This document should be understood as an alternative to the current documents, Combiconbill and the FIATA Combined Transport Bill of Lading, which both are based on the Tokyo Rules. The Assembly decided to invite the National Associations to comment upon the suggested Combined Transport Document before 15 June, 1973.

### V. *Hague Rules*

Mr. Ramberg referred to his report concerning the 5th session of the UNCITRAL Working Group on International Shipping Legislation (doc. HR-8) and gave a summary of the replies received so far from the National Associations. He also mentioned that the Executive Council had decided at its meeting on 22 March that a study should be undertaken regarding the feasibility of harmonizing the various branches of transport law in cooperation with the other suitable International Organizations.

(iv) *O.M.C.I. du 18 au 22 juin 1973.*

Mr. Alex Rein représentera le C.M.I. le jour où sera discutée la limitation de la responsabilité.

(v) *CCI.- Rio de Janeiro - du 21 au 25 mai 1973.*

Mr. Lilar écrira au Président de l'Association Brésilienne de Droit Maritime, Mr. Sampaio de Lacerda, pour lui demander de représenter le C.M.I.

(vi) *UNCITRAL-CNUDCI. Genève du 27 août au 7 septembre 1973.*

Révision des Règles de La Haye. Mr. Ramberg représentera le C.M.I.

(vii) *UNCITRAL-CNUDCI. New York, février 1974.*

Revision des Règles de La Haye. Mr. Ramberg représentera le C.M.I.

### III. *Limitation de la responsabilité.*

Monsieur Alex Rein, le Président du groupe de travail concernant la limitation, a fait rapport concernant l'avancement des travaux.

En particulier, il a mentionné que le groupe de travail a préparé un projet afin de montrer qu'il était techniquement possible d'étendre le droit de limiter la responsabilité à d'autres parties que les propriétaires de navires, malgré les difficultés.

Il a suggéré qu'il convenait d'attendre les réponses des gouvernements au questionnaire de l'O.M.C.I. avant que le C.M.I. ne présente un projet officiel ou ne fasse connaître ses vues.

### IV. *Transport combiné.*

Monsieur Ramberg s'est référé à son rapport (doc. TCM-1) et a, en particulier, attiré l'attention sur le document « transport combiné » (doc. TCM-3) élaboré par le groupe de travail, désigné par le Conseil Exécutif au courant du mois de janvier (Messieurs Berlingieri, Birch Reynardson et Ramberg).

Ce document doit être considéré comme une alternative aux documents déjà mis en œuvre « Combiconbill » et « connaissance transport combiné FIATA », documents qui sont basés sur les Règles de Tokyo.

L'Assemblée a décidé d'inviter les Associations Nationales à faire connaître leurs commentaires au sujet du document « transport combiné », avant le 15 juin 1973.

### V. *Règles de La Haye.*

Monsieur Ramberg s'est référé à son rapport concernant la 5ème session du Groupe de Travail de UNCITRAL (CNUDCI) concernant la législation internationale maritime (document HR-8) et il a donné un compte rendu des réponses qui ont été reçues jusqu'à présent des Associations Nationales. Il a également mentionné que le Conseil Exécutif a décidé, lors de sa réunion du 22 mars, d'entreprendre une



The Assembly decided to appoint an International Subcommittee on the Hague Rules.

The following Associations indicated their willingness to participate in such an International Subcommittee :

Belgium  
Canada  
France  
Greece  
German Democratic Republic  
German Federal Republic  
Italy  
Netherlands  
Norway  
Spain  
United Kingdom  
United States

Mr. Ramberg was appointed Chairman of the Subcommittee.

#### VI. *York/Antwerp Rules* :

Mr. Birch Reynardson and Mr. Gordon reported on the work performed by the International Subcommittee with respect to the York/Antwerp Rules and suggested that the report of the Committee as well as the new revised Rules should be accepted by the Assembly or alternatively that an extraordinary Assembly should be called with express instructions to take a final decision.

After a full discussion on the subject the Assembly finally decided that the answers from the National Associations, which had been invited to submit their replies before 1 September 1973, should first be awaited and that the matter should be taken up for decision in the ordinary course at the next Assembly with final ratification at the Hamburg Conference.

The Assembly further decided to follow the suggestion of Mr. Birch Reynardson that he should appoint a Working Group with the specific purpose to prepare how documentation in General Average could be simplified.

#### VII. *Shipbuilding Contracts* :

Mr. Berlingieri referred to his paper submitted to the Assembly (doc. SBC-1) and underlined the need to make an overall study with respect to shipbuilding contracts, particularly showing the existing differences of the various national laws and the different interpretations of the current clauses used in various standard forms.

étude concernant la possibilité pratique d'harmoniser les différents secteurs du droit des transports en collaboration avec les autres organisations internationales compétentes.

L'Assemblée a décidé de nommer une commission internationale concernant les Règles de La Haye.

Les Associations suivantes ont indiqué qu'elles étaient disposées à participer à une telle Commission Internationale :

Belgique  
Canada  
Etats-Unis  
Espagne  
France  
Grande-Bretagne  
Grèce  
Italie  
Norvège  
Pays-Bas  
République Démocratique Allemande  
République Fédérale Allemande.

Monsieur Ramberg a été appelé à présider cette Commission.

#### VI. Règles d'York et d'Anvers.

Monsieur Birch Reynardson et Monsieur Gordon ont fait rapport concernant le travail qui a été accompli par la Commission Internationale au sujet des Règles d'York et d'Anvers. Ils ont proposé que le rapport de la Commission ainsi que les nouvelles Règles révisées soient adoptés par l'Assemblée ou qu'alternativement une Assemblée extraordinaire soit convoquée qui aurait comme mission particulière de prendre une décision finale.

Après une ample discussion à ce propos, l'Assemblée a finalement décidé que les réponses des Associations Nationales, qui ont été invitées à remettre leurs réponses avant le 1er septembre 1973, devaient d'abord être attendues et qu'il convenait que le sujet soit pris en considération pour décision, suivant les normes habituelles, à la prochaine Assemblée, avec ratification finale à la Conférence de Hambourg.

L'Assemblée a également décidé de suivre la proposition de Mr. Birch Reynardson suivant laquelle il désignerait un groupe de travail ayant comme objet particulier la recherche de la simplification de la documentation en Avarie Commune.

#### VII. Contrats relatifs à la construction de navires.

Monsieur Berlingieri s'est référé au document qu'il a rédigé et qui a été soumis à l'Assemblée (doc. SBC-1). Il a souligné la nécessité de faire une étude concernant les contrats relatifs à la construction de navires, et en particulier de mettre en lumière les différences qui existent entre les diverses lois nationales et les diverses interprétations des clauses courantes utilisées dans les « formules - types ».

The Assembly thanked Mr. Berlingieri for his initiative and shared his views regarding the need for such a study, some Associations stressing the need to begin studying specifically the most important problems.

Mr. Pineus underlined the importance of having something ready in this respect for the Hamburg Conference.

The National Associations should be requested to submit their comments to the above mentioned paper before 15 June 1973.

The Assembly appointed a Working Group, with Mr. Berlingieri as Chairman and comprising delegates from the following National Associations :

Belgium  
France  
German Democratic Republic  
German Federal Republic  
Japan  
Morocco  
Netherlands  
Spain  
Sweden  
United Kingdom  
United States  
Yugoslavia

#### VIII. *Arbitration*

Mr. J. Warot referred to a paper which had been submitted to the Assembly that morning (doc. ARB-1) and stressed the need to create a permanent Court of arbitration for disputes in maritime matters.

Mr. Ramberg suggested, as a first step, that the C.M.I. should be prepared to appoint a single arbitrator, umpire or an arbitral tribunal whenever parties to a maritime contract should so desire and that the C.M.I. should draft a clause which could be inserted in maritime contracts for such purpose.

The Assembly unanimously decided to take up the matter of arbitration on its agenda.

M. Warot requested that the National Associations should submit their comments to his paper before 15 June 1973.

He also advised that a colloquium on arbitration will take place in Paris on 4 and 5 October 1973.

The Assembly decided to appoint an International Subcommittee on arbitration under the chairmanship of Mr. Warot and with members from the following National Associations :

L'Assemblée a remercié Monsieur Berlingieri pour son initiative. Elle a partagé son point de vue concernant le besoin d'une telle étude. Certaines Associations ont mis l'accent sur la nécessité d'entamer l'étude par celle des problèmes les plus importants.

Monsieur Pineus a souligné l'importance d'avoir quelque chose de prêt concernant ce sujet pour la Conférence de Hambourg.

Les Associations Nationales seront priées de soumettre leurs commentaires concernant le questionnaire mentionné ci-dessus avant le 15 juin 1973.

L'Assemblée a nommé un groupe de travail, avec Monsieur Berlingieri comme Président, et comprenant des délégués des Associations Nationales suivantes :

Belgique  
Etats-Unis  
Espagne  
France  
Grande-Bretagne  
Japon  
Maroc  
Pays-Bas  
République Démocratique Allemande  
République Fédérale Allemande  
Suède  
Yougoslavie

#### VIII. Arbitrage.

Monsieur Warot s'est référé au document qui avait été soumis à l'Assemblée le matin (doc. ARB-1). Il a souligné le besoin de créer un Tribunal Permanent d'Arbitrage pour les litiges dans les affaires maritimes.

Mr. Ramberg a suggéré, comme première étape, que le C.M.I. se mette à la disposition des parties qui ont conclu entre elles un contrat maritime pour désigner un arbitre unique, un tiers-arbitre ou un tribunal arbitral chaque fois qu'elles le désirent et que le C.M.I. élabore un projet de clause destinée à être insérée dans le contrat maritime dans ce but.

L'Assemblée a décidé à l'unanimité d'incorporer la matière de l'arbitrage dans son ordre du jour.

Monsieur Warot a prié les Associations Nationales de lui soumettre leurs commentaires à propos du document ARB-1 avant le 15 juin 1973.

Il a également informé l'Assemblée qu'un colloque sur l'arbitrage aura lieu à Paris le 4 et le 5 octobre 1973.

L'Assemblée a décidé de nommer une commission internationale concernant l'arbitrage sous la présidence de Monsieur Warot et avec des membres des Associations Nationales suivantes :

Belgium  
German Democratic Republic  
German Federal Republic  
Italy  
Morocco  
Netherlands  
Poland  
Spain  
Sweden  
United Kingdom  
United States  
Yugoslavia

*IX. C.M.I. Publications :*

Mr. C. van den Bosch referred to his paper (doc. PU-1) and raised the question whether the C.M.I. should continue to have any publication at all, which aim and contents it should have, and stressed the need to appoint correspondents and editorial boards in the respective National Associations.

In the subsequent discussion the difficulty to establish a publication as suggested by Mr. van den Bosch, particularly to get scientific contributions at regular intervals, was underlined. On the other hand, it was suggested that the C.M.I. should continue to issue a bulletin — but concentrating on events within the field of maritime law such as new legislation, interesting Court decisions, ratification of International Conventions, new draft Conventions — rather than scientific articles.

The Assembly decided that the editorial board of the C.M.I. should refer the question of the character of a C.M.I. bulletin to the National Associations in order to get their comments.

Pending this, the C.M.I. documentation will be published as before.

*X. Accounts and balance sheet 1972 :*

Mr. Vaes referred to the accounts and balance sheet of 1972 together with the auditors' approval.

The Assembly approved the accounts for 1972 and granted with thanks release to the Treasurer.

*XI. Classification of National Associations and contributions :*

Mr. Vaes proposed that the classification of the National Associations in categories and the contributions to be paid in the respective categories should be presented to the National Associations in June 1973.

Belgique  
Etats-Unis  
Espagne  
Grande-Bretagne  
Italie  
Maroc  
Pays-Bas  
Pologne  
République Démocratique Allemande  
République Fédérale Allemande  
Suède  
Yougoslavie.

#### IX. *Publications du C.M.I.*

Monsieur van den Bosch s'est référé au document qu'il a rédigé (doc. PU-1) et a soulevé la question de savoir si le C.M.I. devait continuer à avoir une publication ou non; dans l'affirmative, quels devaient être le but et le contenu de pareille publication. Il a mis l'accent sur le besoin de nommer des correspondants et un comité de rédaction au sein de chaque Association Nationale.

Dans la discussion, la difficulté d'établir une publication telle que suggérée par M. van den Bosch et en particulier d'obtenir des contributions scientifiques à intervalles réguliers, a été soulignée.

D'autre part, il a été suggéré que le C.M.I. devait continuer à publier un bulletin mais axé sur des événements concernant le droit maritime tels que de nouvelles législations, des décisions de jurisprudence intéressantes, des ratifications de Conventions Internationales et de nouveaux projets de conventions, plutôt que des articles scientifiques.

L'Assemblée a décidé qu'il conviendrait que le Comité de rédaction du C.M.I. soulève la question des caractéristiques du bulletin du C.M.I. auprès des Associations Nationales afin d'obtenir leurs commentaires.

Entretemps, la documentation C.M.I. sera publiée comme avant.

#### X. *Comptes et Bilan 1972.*

Monsieur Vaes s'est référé aux comptes et au bilan 1972 ainsi qu'à l'approbation de l'expert comptable.

L'Assemblée a approuvé les comptes pour 1972, a remercié le trésorier, et lui a donné décharge de sa gestion.

#### XI. *Classification des Associations Nationales et contributions.*

Monsieur Vaes a proposé que la classification des Associations Nationales en catégories et leur contribution en rapport avec ces catégories soient portées à la connaissance des Associations Nationales au mois

He further suggested that the matter should be prepared by a Working Group.

The Assembly decided to appoint members to this Working Group from the following countries :

France :	Mr. Latron
German Federal Republic :	to be appointed
Morocco :	Mr. Zaari
Netherlands :	Mr. K.W. Cuperus
Sweden :	Mr. Claës Palme
United Kingdom :	to be appointed

#### XII. *Hamburg Conference :*

Mr. Kröger mentioned that the Conference presumably would be arranged at the beginning of April 1974 and expressed the pleasure of the Association of the German Federal Republic to organize the first Conference after the new organization of the C.M.I.

The following subjects are to be put on the agenda :

Hague Rules  
York/Antwerp Rules  
Limitation of Liability  
Shipbuilding Contracts  
Arbitration

It was considered preferable if the meeting of the Assembly, which according to the Constitution should take place in the month of March, could be arranged in connection with the Hamburg Conference.

Mr. Lilar expressed his thanks to the Association of the German Federal Republic.

#### XIII. *Conversion of monetary Limitation Units into National Currencies :*

Baron van der Feltz suggested that the above question be treated by the C.M.I. and dealt with by the Executive Council.

de juin 1973. Il a également suggéré que cette matière soit préparée par un groupe de travail.

L'Assemblée a décidé de nommer les membres de ce groupe de travail, régnicoles des pays suivants :

France :	M. P. Latron
Grande-Bretagne :	à désigner
Maroc :	M. S. Zaari
Pays-Bas :	M.K.W. Cuperus
République Fédérale Allemande :	à désigner
Suède :	M. Claës Palme.

## XII. *Conférence de Hambourg.*

Monsieur Kröger a mentionné que la Conférence sera probablement organisée au début du mois d'avril 1974 et il a exprimé la satisfaction de l'Association de la République Fédérale Allemande de pouvoir organiser la première Conférence après la nouvelle organisation du C.M.I.

Les sujets suivants seront mis à l'ordre du jour :

- Révision des Règles de La Haye.
- Révision des Règles d'York et d'Anvers.
- Limitation de la responsabilité.
- Contrats de construction de navires.
- Arbitrage.

L'Assemblée a considéré qu'il serait opportun de fixer la prochaine Assemblée Statutaire à une date qui soit en correspondance avec la Conférence de Hambourg.

Monsieur Lilar a exprimé ses remerciements à l'Association de la République Fédérale Allemande.

## XIII. *Conversion des unités monétaires de limitation en monnaies nationales.*

Le Baron van der Feltz a proposé que la question mentionnée ci-dessus soit traitée par le C.M.I. et examinée par le Conseil Exécutif.



## REVISION OF YORK/ANTWERP RULES

### PRESIDENT'S REPORT AND DRAFT TEXT

Although more than two years have elapsed since the publication of the Preliminary Report and Questionnaire (Ref. YA-1 of October 1970), no apology is felt necessary for the time which it has taken to formulate an amended draft which is now attached. The whole subject has been considered in very great detail and discussion has, of necessity, been lengthy.

It is, perhaps, useful to recall the procedure and basis of work which was adopted and followed.

First, following the resolution of the Bureau Permanent (as then existed) in November 1969, a Preliminary Report and Questionnaire was circulated to all National Associations of the Comité Maritime International. The Report was divided into four sections covering, respectively, the principles of General Average, the historical background, the abolition of general average and studies already in progress by the International Union of Marine Insurers and the Association Internationale de Dispatcheurs Européens. Clearly the valuable work done by these two bodies was of great importance and assistance and, indeed, the Commentary and Questionnaire which accompanied the Preliminary Report made constant reference to this work. Immediate and grateful recognition for the work of both I.U.M.I. and A.I.D.E. is hereby given.

It would not be appropriate in this Report, to go into detail about the nature of the Commentary and Questionnaire. But it is worthwhile recalling that, on the basis of observations made by I.U.M.I. and A.I.D.E., the following matters, in particular, were thought to be unsatisfactory and worthy of further consideration :

#### (A) THE LETTERED RULES

Although the lettered Rules were, generally speaking, considered satisfactory, it was suggested that the interpretation of the word « peril » in Rule A., the application of Rule F and the profit element inherent in Rule G warranted study.

#### (B) THE NUMBERED RULES

The following points were considered of particular importance :

*Rule III.* Compensation for ship and cargo which has been on fire and smoke damage.

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

### RAPPORT DU PRESIDENT ET PROJET DE TEXTE

Quoique deux années se soient écoulées depuis la publication du rapport préliminaire et du questionnaire (ref. YA-1) d'octobre 1970, il ne semble pas que des excuses soient dues pour le temps qu'a pris la rédaction du texte rectificatif ci-joint. L'ensemble du sujet ayant été examiné dans tous ses détails, les débats ont été forcément assez longs.

Peut-être est-il utile de rappeler la façon de procéder et la base de travail adoptées et respectées.

D'abord, suivant la résolution prise en novembre 1969 par le Bureau Permanent (tel qu'il était alors), un rapport préliminaire et un questionnaire furent envoyés à toutes les associations nationales du C.M.I. Le rapport était divisé en quatre sections, dont les sujets respectifs étaient : les principes de l'avarie commune, son arrière-plan historique, l'abolition de ce système, enfin les études déjà en cours de l'International Union of Marine Insurers et de l'Association Internationale de Dispatcheurs Européens. Assurément, le précieux travail accompli par ces deux associations était d'une grande importance et d'une grande utilité. En fait, le commentaire et le questionnaire joints au rapport préliminaire s'y référaient constamment. La gratitude due et à l'I.U.M.I. et à l'A.I.D.E. pour leurs services est reconnue ici d'emblée.

Il ne conviendrait pas ici d'entrer dans des détails sur la nature du commentaire et du questionnaire, mais il vaut la peine de rappeler que sur la base des observations présentées par l'I.U.M.I. et l'A.I.D.E., ce sont les questions suivantes en particulier qui paraissaient laisser à désirer et mériter une étude supplémentaire :

#### (A) LES REGLES PRECEDEES D'UNE LETTRE

Quoique ces Règles fussent en général considérées comme satisfaisantes, l'avis fut émis que l'interprétation du mot « péril » dans la Règle A, l'application de la Règle F. et l'élément « profit » dans les valeurs dont il est question dans la Règle G demandaient à être reconsidérés.

#### (B) LES REGLES NUMEROTEES

Les points ci-dessous furent jugés d'une importance particulière :

*Règle III.* Indemnité au navire et à la cargaison pour avaries par feu ou fumée;

*Rule V.* Sacrifice to property resulting from refloating operations.

*Rule VII.* Allowance for damage to machinery and boilers.

*Rules X and XI.* Compliance with the principle laid down in Rule A. Deletion of paragraph (d) of Rule X. : Simplification of calculation of crew expenses. Transport of engine parts etc. by air. Towage.

*Rule XIII.* Abolition of deductions « new for old ».

*Rules XVI and XVII.* Simplification of calculation of contributory values of cargo and freight.

Other matters not dealt with in 1950 Rules :

Non deductible franchise. Documentation (bonds and declarations of value), goods in containers.

National Associations responded excellently to the Questionnaire and, here again, warm thanks are given to those who were good enough to spend time in drafting these replies. They were considered by a small working group (consisting of Mr. R. Rutherford, Jonkheer Mr. P.H.G. Nahuys, Mr. J.R. Caulkins and Dr. H. Kacic). The assistance of the Members of this Working Group is very much appreciated. After the meeting of the Working Group, a Second Report was circulated (YA 16 of December 1971) consisting of a Summary of Replies with Conclusions and a Synopsis of the answers received from National Associations.

At this stage it was possible to proceed with the work at International Sub-Committee level which met on a number of occasions. In the usual way, a Drafting Committee was appointed to prepare drafts and reports for consideration by the Sub-Committee as a whole. Mr. Kaj Pineus was appointed Chairman of the Drafting Committee and the other members were Mr. N. Gordon, Mr. H. Voet, Dr. H. Kacic and Mr. J. Higgins. Mr. L. Watkins was appointed Secretary. The value and quality of the work of the Drafting Committee cannot be exaggerated. A first draft was formulated by the Drafting Committee at a meeting of the International Sub-Committee in June 1972 and then, following the preparation of a Report in September 1972, the International Sub-Committee met in November 1972.

At this meeting certain further suggestions were made and, accordingly, the Drafting Committee met in December 1972 and a revised draft was circulated in advance of the final meeting of the International Sub-Committee which was held in January this year. The draft, which is attached to this Report, was approved at this meeting.

The object of this detailed work was to clarify and simplify the Rules. After over twenty years it is not surprising the 1950 Rules were criticised in certain material respects.

The concept of General Average should not be allowed to be shrouded in academic mystique. It is a simple idea of great antiquity which has been followed in other branches of the law maritime, for example

*Règle V.* Sacrifices résultant d'opérations de renflouement pour le navire, la cargaison et le fret;

*Règle VII.* Bonification pour avaries aux machines et chaudières;

*Règles X. et XI.* Conformité avec le principe posé dans la Règle A. Suppression du paragraphe (d) de la Règle X. Simplification des calculs des dépenses d'équipage. Transport de pièces de machine par avion. Remorquage.

*Règle XIII.* Abolition des déductions pour différence du neuf au vieux.

*Règles XVI. et XVII.* Simplification des calculs des valeurs contributives des marchandises et du fret.

Autres questions, absentes des Règles de 1950 :

Franchise non déductible. Documents (compromis d'avarie commune et déclarations de valeur). Marchandises en conteneur.

D'excellentes réponses au questionnaire ont été reçues des Associations nationales et, ici aussi, de chaleureux remerciements sont adressés à ceux qui ont bien voulu prendre le temps de les rédiger. Ces réponses ont été examinées par un comité de travail peu nombreux (Mr. R. Rutherford, le Jonkheer P.H.C. Nahuys, Mr. J.R. Caulkins et le Dr. H. Cacic), dont l'aide a été fort appréciée. Après la réunion de ce comité, un second rapport a fait l'objet d'une circulaire (YA 16 de décembre 1971). Ce rapport était un résumé des réponses, avec des conclusions et une revue générale des réponses reçues des Associations Nationales.

A ce stade il était possible de procéder au travail au niveau du Sous-Comité International, qui se réunit à maintes occasions. De la manière habituelle, un comité de rédaction fut nommé pour préparer les textes et les rapports à soumettre à l'ensemble du Sous-Comité. Mr. Kaj Pineus fut nommé président du comité de rédaction, dont les autres membres étaient Mr. N. Gordon, Mr. H. Voet, le Dr. H. Kacic et Mr. J. Higgins. Mr. L. Watkins en fut nommé le secrétaire. On ne saurait surestimer la valeur et la qualité du travail de ce comité. Un premier projet de texte fut présenté par lui à une réunion du Sous-Comité International en juin 1972. Puis, après rédaction d'un rapport en septembre 1972, le Sous-Comité International se réunit en novembre 1972 et un projet rectifié fut envoyé par circulaires préalablement à la séance finale du Sous-Comité tenue en janvier 1973, à laquelle fut approuvé ce projet que l'on trouvera ci-joint.

Ces travaux approfondis ont eu pour but de rendre les Règles plus claires et plus simples. Après plus de vingt ans il n'est pas étonnant que les Règles de 1950 aient été critiquées sur certains points importants.

On ne doit pas laisser la notion d'avarie commune se perdre dans les brumes d'une mystique académique. C'est une idée très simple, très ancienne, et dont il a été tenu compte dans d'autres domaines

in the sphere of liability for cargo carried by sea, namely that losses incurred during the maritime adventure should be apportioned equitably between ship and cargo. But if this apportionment is to operate satisfactorily, then the principles upon which it is based must be clear and simple. If not, then unnecessary costs and delays will ensue.

To be acceptable in the future the system must be seen to be both equitable and commercially viable. General Average is one of the subjects that is to be considered by UNCTAD within the next few years and no doubt a very thorough study will be made of the system as a whole. It may be that the present amendments which are proposed will be considered by UNCTAD to be insufficiently radical. Nevertheless it is hoped that the simplifications and clarifications which have been made will aid the practitioner and facilitate the drawing up of adjustments with the minimum of expense and delay.

The principal amendments cover very much the same ground as the items which were originally considered to be in need of reform and which are listed earlier in this Report.

*Rule III.* Cargo which has been on fire will no longer be excluded from general average, however cargo damaged by smoke and heat will. The intention here was to avoid the nice questions of facts posed to Surveyors.

*Rule V.* Whenever a ship has intentionally run on shore allowance is made for damage incurred both in going on and in coming off. This again removes some of the difficulties put to surveyors.

*Rule X.* Allowance is to be made on towage to the second port of refuge. The question of whether towage should be allowed is, therefore, clarified.

*Rules X and XI.* No allowance is to be made for the cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores nor for wages and maintenance of the master, officers or crew, when no accident or other extraordinary circumstance connected with a damage to the ship has taken place during the voyage.

*Rule XIII.* The complicated formula of the old rule has been expunged and no deduction is now to be made in respect of « new for old ».

*Rule XVI and Rule XVII.* Invoice values have been substituted for market values.

It would be invidious to attempt a crude allocation of the effect of these changes on ship and cargo. Since, however, UNCTAD may well pursue such a line of enquiry during its studies of the subject it is perhaps as well to point out that, in general terms, shipowners benefit from the changes in Rules V, X, and XIII, whereas cargo benefits from the changes in Rules III, VII, and XVI.

In the draft text which follows amendments of the 1950 Rules have been shown in italics, but deletions have not been indicated.

du droit maritime — par exemple dans celui de marchandises expédiées par mer — que des pertes encourues pendant une aventure maritime doivent être équitablement réparties entre le navire et la cargaison. Mais, si cette répartition doit être faite à la satisfaction des intéressés, les principes sur lesquels elle se fonde doivent être clairs et simples. Sinon, il s'ensuivra des retards et des frais inutiles.

Pour être acceptable à l'avenir, ce système doit apparaître à la fois équitable et commercialement viable. L'avarie commune est un des sujets sur lesquels doit se pencher l'UNCTAD ces prochaines années et, sans aucun doute, une étude très poussée sera faite du système en général. Il se peut que les amendements présentement proposés soient jugés par l'UNCTAD absolument insuffisants. On espère cependant que les simplifications et clarifications apportées aideront les professionnels et faciliteront les dispatches avec un minimum de frais dans un minimum de temps.

A très peu de chose près, les principaux amendements portent sur les points originellement considérés comme ayant besoin de réforme, lesquels ont été énumérés ci-dessus.

*Règle III.* Les marchandises victimes d'un incendie ne seront plus exclues de l'avarie commune, mais les marchandises avariées par fumée et chaleur en resteront exclues. L'idée ici était d'éviter les délicates questions de fait posées aux experts.

*Règle V.* Dans le cas d'un échouement volontaire du navire, les avaries subies tant à l'échouement qu'au déséchouement sont admises en avarie commune, ce qui supprime aussi quelques-unes des difficultés que doivent résoudre les experts.

*Règle X.* Les frais de remorquage au second port de refuge sont admis. La question de savoir s'ils doivent l'être est donc réglée.

*Règles X. et XI.* Ne sont pas admis en avarie commune les frais de manipulation à bord, ni ceux de débarquement, de marchandises, de combustible et de provisions, non plus que les salaires et les frais d'entretien du capitaine, des officiers et de l'équipage, quand il ne s'est produit au cours du voyage aucun accident, aucune circonstance extraordinaire ayant un rapport avec une avarie subie par le navire.

*Règle XIII.* La formule compliquée de l'ancienne Règle a été supprimée. Désormais il ne sera plus rien déduit pour différence du neuf au vieux.

*Règles XVI. et XVII.* Les valeurs de facture ont été substituées aux valeurs vénales.

Ce serait une tâche ingrate que d'essayer de classer, ne serait-ce qu'approximativement, les effets de ces changements entre le navire et la cargaison. Toutefois, comme il est bien possible que l'UNCTAD se livre à ce genre d'enquête au cours de son étude, il vaut peut-être mieux signaler que, grosso modo, les armateurs bénéficient des modifications aux Règles V, X et XIII, tandis que les propriétaires des

A note has been appended to some Rules in order to explain the reason why a change was, or was not, made.

This Report and draft text is being submitted to all National Associations for their comments before the matter is put to an international conference. It is requested that comments should be received before 1st. September, 1973.

February, 1973.

W. Birch Reynardson.

marchandises bénéficient de celles aux Règles III, VII et XVI. Dans le projet de texte ci-joint, les modifications aux Règles de 1950 apparaissent en italiques mais rien n'indique les suppressions. A quelques Règles ont été ajoutées des notes pour expliquer la raison du changement ou de l'absence de changement.

Le présent rapport et le texte du projet sont soumis à toutes les Associations Nationales en vue de leurs commentaires avant soumission de la question à une conférence internationale. Elles sont priées de faire parvenir leurs commentaires avant le 1er septembre 1973.

Février 1973.

W. Birch Reynardson



## YORK - ANTWERP RULES

### 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.

#### 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 *or to* that party *in respect* of such fault.

#### RULE E.

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

## REGLES D'YORK ET D'ANVERS

### REGLE D'INTERPRETATION

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 de lettres.

#### REGLE 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.

#### REGLE B.

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

#### REGLE C.

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

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

#### REGLE 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 aura pas moins lieu à contribution, mais sans préjudice des recours ou *moyens de défense qui existent contre ou pour ladite* partie à raison d'une telle faute.

#### REGLE E.

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

*Thereafter the onus of proof is upon the party refusing to contribute in general average to show that he is not liable to contribute.*

*Note* : The view has been expressed that this Rule should provide not only for the burden of proof regarding admissibility in general average under the York/Antwerp Rules but also for the burden of proof under the law of the jurisdiction seized of the claim. It was felt that while the former burden of proof should be clearly expressed in the York/Antwerp Rules the latter had no place in a private consensual agreement since it purported to affect substantive and procedural national law.

**RULE F.**

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

**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.

*Note* : No provision was made for containers because it was felt that generally a custom to carry containers on deck was already held to exist, and that in any event a provision covering containers as such would probably not be sufficient to cover possible technological developments in the future.

**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

*De même, c'est à la partie qui refuse de contribuer à l'avarie commune de prouver qu'elle n'est pas tenue de le faire.*

*Note :* Il a été dit que cette Règle devrait régir non seulement la charge de la preuve concernant l'admissibilité en avarie commune suivant les Règles d'York et d'Anvers mais aussi la charge de la preuve suivant la loi de la juridiction saisie de la réclamation. Il a été considéré que si la détermination de la charge de la preuve devait être nettement définie pour les Règles d'York et d'Anvers, une telle disposition serait au contraire déplacée dans le cas d'un contrat consensuel privé puisqu'elle tendrait à porter atteinte à des règles de fond et de procédure d'une loi nationale.

#### **REGLE 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.

#### **REGLE 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.

#### **REGLE 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.

*Note :* Il n'a rien été prévu pour les conteneurs car on a estimé qu'en général il est déjà d'usage de les transporter sur le pont et qu'en tout cas une disposition relative aux conteneurs en tant que tels ne serait probablement pas suffisante pour s'appliquer aux possibles développements technologiques de l'avenir.

#### **REGLE 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.

#### **REGLE III. — Extinction d'incendie à bord**

Sera admis en avarie commune le dommage causé au navire ou 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 by *smoke or heat however caused*.

**RULE IV.**

Deleted.

*Note* : It has been suggested that this Rule should be deleted on the grounds that it no longer has any function. However perhaps the better view is that the Rule does serve some function in a limited number of cases and, perhaps more important, it serves to express a principle which is nowhere else expressed in the Rules. Therefore, the following modernised text is suggested as an alternative to deletion of the old text :

*Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.*

**RULE V. — Voluntary Stranding**

*When a ship is intentionally run on shore for the common safety whether or not she might have been driven on shore the consequent loss or damage shall be allowed in general average.*

*Note* : For the purpose of general average there are perhaps three types of stranding, intentional stranding where stranding was inevitable, intentional stranding where stranding was not inevitable, and accidental stranding. Difficulties have been encountered in determining whether bottom damage occurred in going on or in coming off in the first case. It was, therefore, considered that allowance should be made whether or not the vessel would have stranded in any event. No provision has been made for accidental stranding since this does not constitute a general average situation.

**RULE VI. — 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.*

*Note* : It was thought the new Rule dealing with salvage remuneration should be inserted at this point in order to preserve the numerical order so far as possible.

**RULE VII. — Damage to Machinery and Boilers**

Damage caused to *any* machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall

le dommage causé en submergeant ou en sabordant un navire en feu, en vue d'éteindre un incendie à bord; *par contre, aucune avarie par fumée ou chaleur, de quelque façon qu'elle se soit produite, ne sera admise.*

#### **REGLE IV.**

Supprimée.

*Note :* Il a été conseillé de supprimer cette Règle pour le motif qu'elle n'a plus de raison d'être. Peut-être cependant, le meilleur point de vue serait-il de considérer que la Règle a encore une certaine utilité dans un nombre de cas limité et que, considération peut-être plus importante, elle sert à exprimer un principe qui ne se trouve nulle part dans les Règles. C'est pourquoi il est suggéré de la remplacer par le texte modernisé suivant :

*« Ne seront pas admises en avarie commune les pertes ou avaries causées par le découpage de débris ou de parties du navire qui ont été auparavant emportées par la mer ou ont été effectivement perdues par accident ».*

#### **REGLE V. — Echouement volontaire**

*Quand un navire est intentionnellement échoué pour le salut commun, qu'il eût pu ou non être drossé à la côte, les pertes ou dommages en résultant seront mis en avarie commune.*

*Note :* Du point de vue de l'avarie commune, il y a peut-être trois sortes d'échouements : l'échouement intentionnel dans le cas où l'échouement était inévitable, l'échouement intentionnel dans le cas où l'échouement n'était pas forcément inévitable et l'échouement accidentel. Dans le cas de la première sorte d'échouement, on a rencontré des difficultés pour déterminer si des avaries à la quille s'étaient produites à l'échouement ou au déséchouement. On a donc estimé qu'il était préférable qu'elles soient admises en avarie commune, que l'échouement ait été inévitable ou non. Il n'a rien été prévu pour l'échouement accidentel qui ne pose pas de problèmes aux dispatcheurs.

#### **REGLE VI. — Rémunération de Sauvetage**

*La totalité des charges encourues par les parties à l'aventure, que ce soit en vertu du droit maritime ou d'une convention, sera admise en avarie commune dans la mesure où les opérations de sauvetage ont été entreprises pour préserver du péril les propriétés comprises dans l'aventure maritime commune.*

*Note :* On a estimé que les nouvelles dispositions traitant de la rémunération de sauvetage devraient être insérées ici afin de préserver autant que possible l'ordre numérique des Règles.

#### **REGLE VII. — Dommages aux machines et aux chaudières**

Le dommage causé à toute machine et chaudière d'un navire échoué dans une position périlleuse par les efforts faits pour le renflouer,

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 *propelling* machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

**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 *and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average.* The provisions of Rule XI. shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

*Note :* Some discussion took place as to whether the cost of removal should be allowed in toto or only in the proportion of general average repairs to particular repairs at the second port. In the event some

sera admis en avarie commune, lorsqu'il sera établi qu'il procède de l'intention réelle de renflouer le navire pour le salut commun au risque d'un tel dommage; mais lorsqu'un navire est à flot, aucune perte ou avarie causée par le fonctionnement des appareils de *propulsion* et chaudières, ne sera en aucune circonstance admise en avarie commune.

**REGLE VIII. — Dépenses pour alléger un navire échoué et dommage 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 les 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.

**REGLE 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.

**REGLE X. — Dépenses au port de refuge, etc.**

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

Quand un navire est dans un port ou lieu de refuge quelconque et qu'il est nécessairement déplacé vers un autre port ou lieu parce 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, *et le coût du déplacement, y compris les frais de réparations provisoires et de remorquage seront admis en avarie commune.*

Les dispositions de la Règle XI. s'appliqueront à la prolongation du voyage occasionnée par ce déplacement.

*Note :* Une discussion eut lieu sur la question de savoir si les frais de déplacement devraient être admis en totalité ou seulement à propor-



members of the Sub-Committee acceded in the choice of the above text only with the express reservation that their National Association should first be consulted.

(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, *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 extra-ordinary circumstance connected with such damage having taken 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.*

*Note :* Four points should be made in connection with the redrafting of this Rule :

i) It was thought unnecessary to provide explicitly that the cost of restowing shifted cargo should be allowed when common safety was endangered since this situation would in any event fall under the general provision of the first paragraph.

ii) It was considered to be unnecessary to define the extent of « voyage » for the purpose of this Rule since the functions mentioned were sufficiently general to make such a definition octiose, that is to say, that if provision has been made for allowance of costs of « handling on board », there is no further need to provide that « voyage » begins at the commencement of loading.

iii) The word « solely » has been retained in the second paragraph in order to cater for the situation where restowage is necessary both for shifted cargo and also in order to carry out essential repairs; if the word « solely » were omitted it would be arguable that the costs of restowage would not be admissible even though they would be if the cargo had not shifted and the restowage were necessary merely to enable repairs to be carried out.

iv) Doubt was expressed as to whether this sub-rule would cater for the following situation :

On the voyage from A to B to C stranding occurred on leaving port A, no damage was discovered and the vessel proceeded to port B. Cargo was loaded at port B but, after leaving port B it was discovered that damage had in fact been incurred in the stranding at port A and that common safety was endangered.

tion des frais de réparation d'avaries grosses par rapport à ceux d'avaries particulières dans le second port. En l'occurrence, certains membres de la Commission n'acceptèrent le choix du texte ci-dessus qu'avec l'expresse réserve que leur Association nationale devrait d'abord être consultée.

(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 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, *sauf dans les cas où les avaries au navire sont décélées au port ou lieu de charge ou d'escale sans qu'il se soit produit au cours du voyage aucun accident ou aucune autre circonstance extraordinaire ayant un rapport avec l'avarie.*

*Les frais de manutention à bord ou de déchargement de marchandises, combustible ou approvisionnements ne seront pas admis en avarie commune lorsqu'ils auront été encourus à seule fin de remédier à un désarrimage survenu au cours du voyage.*

*Note :* Quatre remarques doivent être faites en ce qui concerne la nouvelle rédaction de cette Règle :

i) On n'a pas cru nécessaire de prévoir explicitement que les frais de remise en place des marchandises qui se sont désarrimées doivent être admis quand le salut commun était compromis, puisque ce cas tomberait, de toute façon, sous la disposition générale du premier paragraphe.

ii) On n'a pas jugé utile de définir la portée du mot « voyage » aux fins de la présente Règle, puisque les opérations mentionnées sont assez générales pour rendre oiseuse une telle définition, c'est-à-dire, que si une disposition a été prise pour indemniser les frais de « manutention à bord », il n'est pas nécessaire de stipuler que « le voyage » commence au début du chargement.

iii) Les mots « à seule fin » ont été conservés dans le second paragraphe en prévision du cas d'un réarrimage rendu nécessaire non seulement pour remettre en place des marchandises qui ont bougé mais aussi pour effectuer des réparations indispensables. Si ces mots « à seule fin » étaient omis, il pourrait être plaidé que les frais de réarrimage ne sont pas admissibles dans ce cas quoiqu'ils l'eussent été s'il n'y avait pas eu de désarrimage fortuit et qu'un réarrimage ne se fut imposé que pour permettre d'effectuer des réparations.

iv) On a émis des doutes sur la question de savoir si X-b) couvrirait le cas suivant :

Au cours d'un voyage d'A à B à C, un navire s'est échoué en quittant A. Aucune avarie n'ayant été constatée, il a gagné B où il a chargé des marchandises mais après la sortie du port B, on s'est aperçu que des avaries compromettaient le salut commun et qu'elles résultaient de l'échouement à la sortie d'A.

It was considered that cargo loaded at Port B should not contribute in such a situation.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, *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.*

(d) Deleted.

*Note* : It had been suggested that this Rule should perhaps be retained subject to its being brought in line with Rule F. However it was felt that Rule F would then cover all the situations intended so that therefore Rule X (d) could be deleted.

**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.

*Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken 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 damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.*

On fut d'avis que la cargaison chargée au port B ne devait pas contribuer dans un tel cas.

(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 magasinage, y compris l'assurance raisonnablement encourue, ainsi que les frais de rechargement et d'arrimage de ces marchandises, combustibles ou approvisionnements seront pareillement admissibles en avarie commune.*

*Mais si le navire est condamné ou qu'il ne continue pas le voyage prévu au départ, les frais de magasinage ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de condamnation du navire ou à celle de l'abandon du voyage ou bien jusqu'à la fin du déchargement des marchandises si la condamnation du navire ou l'abandon du voyage ont lieu avant cette date.*

(d) Supprimé.

*Note : Il avait été suggéré que cette Règle devrait peut-être maintenue à condition de la mettre d'accord avec la Règle F. Cependant on a estimé que la Règle F. couvrirait alors tous les cas envisagés, de sorte que cette Règle X-d) pourrait être supprimée.*

**REGLE 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 l'entretien du 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.

*Cependant, lorsque des avaries au navire sont découvertes dans un port ou lieu de chargement ou d'escale sans qu'aucun accident, aucune autre circonstance extraordinaire ayant un rapport avec ces avaries se soit produit au cours du voyage, alors les salaires et frais de subsistance du capitaine, des officiers et de l'équipage, ni la consommation de combustible et de provisions pendant l'immobilisation supplémentaire pour réparation des avaries ainsi découvertes, ne seront pas admis en avarie commune, même si cette réparation est nécessaire pour que le navire puisse poursuivre son voyage sans danger.*

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 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.*

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.

*Note* : No special provision has been made for wages etc. during detention of a vessel to restow cargo which has shifted since such an allowance is already made in practice under the 1950 Rules.

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

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

**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. — Cost of Repairs**

*No deductions « new for old » shall be made from the cost of permanent or temporary repairs to the ship in any circumstances.*

*There shall be no allowance in general average in any circumstances for cleaning and painting of bottom.*

Quand le navire est condamné ou ne poursuit pas son voyage primitif, *les salaires et frais de subsistance du capitaine, des officiers et de l'équipage, ainsi que le combustible et les approvisionnements consommés ne seront admis en avarie commune que jusqu'à la date de la condamnation du navire, ou à la date de l'abandon du voyage ou jusqu'à la date de la fin du déchargement des marchandises si la condamnation du navire ou l'abandon du voyage se produisent avant cette date.*

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.

*Note :* Aucune disposition spéciale n'a été insérée au sujet des salaires, etc., afférents à la période d'immobilisation du navire pour cause de réarrimage de marchandises qui ont bougé, attendu que ces frais sont déjà admis en pratique sous le régime des Règles de 1950.

(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 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.

**REGLE 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, rechargement et arrimage sera admis en avarie commune lorsque le coût respectif de ces opérations sera admis en avarie commune et dans ce cas seulement.

**REGLE XIII. — Frais de réparations**

*Du coût des réparations au navire, définitives ou provisoires, en quelques circonstances que ce soit, il ne sera rien déduit pour « différence du vieux au neuf ».*

*En aucun cas ne seront admis en avarie commune des frais de nettoyage et de peinture de la carène.*

**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 interest, 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.

*Note* : The words « in order to » have been substituted for the words « merely to » for the sake of clarity in general application.

**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.

*Note* : By the casting vote of the Chairman the Drafting Committee was instructed to redraft this Rule on a forfait basis; however in view of figures which were produced in the intervening period showing the possible effect of taking a fixed percentage the Drafting Committee considered that the above text would be more suitable particularly since little difficulty is encountered in practice in making this calculation

One of the members of the Drafting Committee took a sample of about 100 adjustments and compared the results of the proposed forfait calculation with the results of the present calculation. This exercise demonstrated that in 20 % of cases under the present method of calculation there would be no contributory value for freight because the bill of lading freight at risk would have been wholly consumed by contingent expenses. Of the remaining 80 % half showed a variation of less than 20 % (which may be thought acceptable), while half showed a variation greater than 20 %. In a number of cases the variation exceeded 100 %.

In face of this information it was felt that an amendment of dubious practical advantage would be considered undesirable.

**RULE XVI — Amount to be made good for Cargo lost or Damaged by Sacrifice.**

The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the *invoice value at the time*

**REGLE 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 afin de 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.

*Note :* Les mots « afin de permettre » ont été substitués à « seulement pour permettre » dans un souci de clarté pour l'application de cette Règle en général.

**REGLE 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.

*Note :* Par l'effet de la voix prépondérante du Président, le Comité de Rédaction se vit enjoindre d'amender cette Règle pour la mettre sur une base forfaitaire, mais des exemples chiffrés fournis dans l'intervalle ayant montré les effets éventuels d'un pourcentage fixe, ledit Comité a estimé que le texte ci-dessus serait préférable, puisque peu de difficultés sont en pratique rencontrées pour faire ce calcul.

Un membre du Comité de Rédaction a pris à titre d'échantillon une centaine de dispaches et comparé l'effet du forfait proposé avec celui du présent mode de calcul. Cette comparaison a révélé que dans 20 % des cas, avec le présent mode, il n'y aurait pas eu de valeur contributive pour le fret qui eût été complètement absorbé par des dépenses incidentes; dans la moitié des autres 80 %, la variation a été trouvée être de moins de 20 % (ce qui peut être considéré comme acceptable) et dans l'autre moitié, supérieure à 20 %. Dans certains cas, la variation dépassait 100 %.

A la suite de ce renseignement, il a été admis qu'une modification d'avantage pratique douteux n'était pas désirable.

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

Le montant à admettre en avarie commune pour dommage ou perte de marchandises sacrifiées sera le montant de la perte que le propriétaire des marchandises aura éprouvée de ce fait en prenant pour base



*of discharge, or, if there is no such invoice the shipped value of the goods, including freight except insofar 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.*

*Note :* The notion of invoice value at time of shipment has been avoided in the above text since there could be a great difference between this and the invoice value at the time of discharge which is the point in time which would fit in more readily with Rule G. The words « invoice value at the time of discharge » have been employed in order to indicate the person who will have signed the Average Bonds.

**RULE XVII. — Contributory Values**

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 the invoice value at the time of discharge or, if there is no such invoice, the shipped value including freight except insofar 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 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 extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.*

*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.

*Note :* If it is decided that Rule XV should be drafted on a forfait basis it is suggested that this Rule could be suitably amended by inserting after « passage money at risk » the following phrase : « ... of one third of the gross amount at risk to represent... such charges ».

*la valeur de facturation lors du déchargement ou, s'il n'y a pas une telle facturation, sur la valeur des marchandises mises à bord y compris le fret, sauf si ce fret est aux risques et périls de parties autres que le propriétaire.*

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.

*Note :* Dans le texte ci-dessus on s'est abstenu de parler de valeur de facturation lors du chargement puisqu'il peut y avoir une grande différence entre cette valeur et celle de facturation à la date du déchargement qui est la date qui se concilie le mieux avec la Règle G. Les mots : « valeur de facturation lors du déchargement » ont été utilisés pour indiquer la personne qui aurait signé les compromis d'avaries.

#### **REGLE XVII. — Valeurs contributives**

La contribution à l'avarie commune sera établie sur les valeurs nettes réelles des propriétés à la fin du voyage, *sauf que la valeur contributive des marchandises sera la valeur de facturation lors du déchargement ou, s'il n'y a pas une telle facturation, la valeur de la marchandise mise à bord, y compris le fret, sauf si un tel fret est aux risques et périls d'autres personnes que le propriétaire de la cargaison. On déduira toute avarie ou perte subie par la marchandise avant d'avoir été livrée ou lors de sa livraison.*

*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 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 supplémentaires 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.

*Toutefois, les marchandises vendues avant d'avoir atteint leur destination contribueront d'après le produit net réel de la vente augmenté de leur bonification en avarie commune.*

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

*Note :* Si l'on décide que la Règle XV soit rédigée sur la base d'un forfait, il est suggéré que cette Règle serait convenablement amendée par l'insertion après « prix de passage contribuant à l'avarie commune » de la phrase suivante : « ... d'un tiers de la valeur contributive totale pour représenter... de telles charges ».

**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.*

(b) *When not repaired or replaced.*

*The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting 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.*

*Note :* It will be noted that of the several definitions of constructive total loss which are available in different jurisdictions one has been chosen in order to promote uniformity in the application of the York/Antwerp Rules.

**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.

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.

**REGLE XVIII. — Avaries au navire**

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

(a) *En cas de réparation ou de remplacement :*

*Le coût réel, pourvu qu'il soit raisonnable, de la réparation ou du remplacement.*

(b) *Dans les autres cas :*

*Une estimation raisonnable de la dépréciation résultant d'une telle avarie ou perte sans qu'elle puisse dépasser ce qu'il en eût coûté de la réparer. Mais quand il y a eu perte totale ou quand les frais de réparation des avaries dépasseraient la valeur du navire une fois réparé, la somme admise en avarie commune sera la différence entre la valeur estimée du navire non avarié, après déduction du coût estimé des réparations d'avaries particulières et la valeur du navire dans l'état d'avarie où il se trouve, laquelle valeur pourra, le cas échéant, être déterminée par le produit net de la vente.*

*Note :* On remarquera que, comme la définition d'une perte réputée totale diffère selon les juridictions, on a choisi une formule qui encourage l'uniformité d'application des Règles d'York et d'Anvers.

**REGLE 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 fautive au moment de l'embarquement, ne sera pas admis en avarie commune, mais ces marchandises resteront tenues de contribuer si elles sont sauvées.

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

**REGLE 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, 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.

**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 percent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interest or from the general average deposit fund.

**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 of refund 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.

**REGLE XXI. — Intérêts sur les pertes admises en avarie commune**

Un intérêt sera alloué sur les dépenses, sacrifices et bonifications classées 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.

**REGLE 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 y 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.

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

Folowing on a communication dated May 3rd 1973 from the Ministère des Affaires Étrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au développement de Belgique.

**PROTOCOL SIGNED AT BRUSSELS ON MAY 27TH 1967  
TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE  
UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO**

**ASSISTANCE AND SALVAGE AT SEA**

signed at Brussels on September 23rd 1910

**RATIFICATION by BELGIUM**

The instrument of ratification of Belgium relating to the above Protocol was tabled on April 11th 1973 in the articles of the Belgian Government; this Protocol has not yet come into force, the conditions required in Article 4, 1°, not having been fulfilled (1).

Brussels, April 11th 1973.

---

(1) At the present time, the table of ratifications is shown as hereunder :  
Yougoslavia, ratification May 3rd 1971  
Belgium, ratification April 11th 1973.

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

Suivant une communication en date du 3 mai 1973 reçue du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique.

**PROTOCOLE FAIT A BRUXELLES LE 27 MAI 1967 PORTANT  
MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR  
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGIES EN MATIERE D'**

**ASSISTANCE ET DE SAUVETAGE MARITIMES**

signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910

**RATIFICATION par la BELGIQUE**

Le 11 avril 1973 a été déposé dans les archives du Gouvernement Belge l'instrument de ratification de la Belgique concernant le Protocole repris ci-dessus; ce Protocole n'est pas encore entré en vigueur, les conditions requises par son article 4, 1°, n'étant pas remplies (1).

Bruxelles, le 11 avril 1973.

---

(1) A l'heure actuelle le tableau des ratifications s'établit comme suit :  
Yougoslavie, ratification 3 mai 1971  
Belgique, ratification 11 avril 1973.



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

Following on a communication dated May 3rd 1973 from the Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique.

**PROTOCOL SIGNED AT BRUSSELS ON FEBRUARY 23RD 1968  
TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE  
UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO**

**BILLS OF LADING**

signed at Brussels on August 25th 1924

**SIGNATURE by NORWAY**

On April 13th 1973, H.E. Mr. Jahn HAVORSEN, Ambassador of Norway in Brussels, signed the international Act referred to under heading.

Brussels, April 13th 1973.

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

Suivant une communication en date du 3 mai 1973 reçue du Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique.

**PROTOCOLE FAIT A BRUXELLES LE 23 FEVRIER 1968 PORTANT  
MODIFICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE POUR  
L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES EN MATIERE DE**

**CONNAISSEMENT**

signée à Bruxelles le 25 août 1924

**SIGNATURE par la NORVEGE**

Le 13 avril 1973, S.E. Monsieur Jahn HALVORSEN, Ambassadeur de Norvège à Bruxelles, a procédé à la signature de l'acte international cité sous rubrique.

**Bruxelles, le 13 avril 1973.**

## ERRATA

DOCUMENTATION CMI 1972

VOLUME III

*Change or rectification of address :*  
*Changement ou rectification d'adresse :*

### ASSOCIATIONS

#### THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF INDIA

6 Akbar Road, New Delhi-11

#### THE JAPANESE MARITIME LAW ASSOCIATION

9th floor, Kaiun Bldg., 2-6-4, Hirakawa-cho, Chiyoda-ku, Tokyo.

#### ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME

M. Jacques VILLENEAU, Avocat à la Cour, 39, rue Scheffer,  
75016 Paris, France

### TITULARY MEMBERS

### MEMBRES TITULAIRES

Teruhisa ISHII, President of the Japanese Maritime Law Association, Former Dean, Professor at the Faculty of Law of Tokyo University, 9th floor, Kaiun Bldg., 2-6-4, Hirakawa-cho, Chiyoda-ku, Tokyo, Japan.

Nagendra SINGH, President of the Maritime Law Association of India, Barrister-at-law, Judge of the International Court of Justice, 6 Akbar Road, New Delhi-11, India. Address in Europe : The Peace Palace, The Hague, Netherlands.

*Amendements — Changements*

CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION  
ASSOCIATION CANADIENNE DE DROIT MARITIME

Mr. J.R. Cunningham is now President and his name is deleted from the list of Vice-Presidents.

The *Hon. Treasurer* is now Mr. J.A. Cantello, Osborne & Lange Ltd., 759 Victoria Square, Montreal, Quebec.

The following are added to the *Executive Committee* : Mr. Raynold Langlois, c/o Langlois, Drouin & Laflamme, 126, St. Pierre Street, Quebec, Quebec.

*Representatives of* : Association of Average Adjusters of Canada, Maritime Employers Association.

Mr. A. Stuart Hyndman Q.C. should be added to the list of *Honorary Members*.

THE BRITISH MARITIME LAW ASSOCIATION

*Bodies represented :*

Shipbuilders & Repairers National Association  
*instead of — au lieu de :*  
Shipbuilders Conference.

THE MARITIME LAW ASSOCIATION OF INDIA

*President :* His Excellency Nagendra Singh

SVENSK FÖRENING FÖR INTERNATIONELL SJÖRÄTT

*Vice-President :* Mr. Mats Hilding, Magistrate at the Stockholm City Court, Fack, S-10420 Stockholm 8.

*Honorary Secretary and Treasurer :* Mr. Claës Palme, Advocate, Wahrendorffsgatan 1, S-11147 Stockholm.

Add to *Members :* Mr. Erik Hagbergh, Former Judge of the Supreme Court, Lützensgatan 5A, S-11523 Stockholm.

### **IN MEMORIAM**

We regret to announce the passing away of Mr. Carlos Theodoro da Costa, Titulary Member of the Comité Maritime International.

Mr. Carlos Théodoro da Costa was also former Secretary-General of the Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional.

The Comité Maritime International wishes to express its deep sympathy to the Portugese International Maritime Law Commission.

### **IN MEMORIAM**

Nous regrettons d'annoncer le décès de Monsieur Carlos Theodoro da Costa, membre titulaire du Comité Maritime International.

Monsieur Carlos Théodoro da Costa était anciennement secrétaire général de Comissão Permanente de Direito Marítimo Internacional.

Le Comité Maritime International prie la Commission Portugaise de Droit Maritime International de trouver ici l'expression de ses sincères condoléances.

## INDEX

	Page
1. Minutes of the Meeting of the Assembly of the Comité Maritime International held at Brussels on March 23rd 1973	2
<i>Procès-verbaux de l'Assemblée du Comité Maritime International tenue à Bruxelles le 23 mars 1973</i>	3
2. Revision of the 1950 York/Antwerp Rules, Report received from the President of the International Subcommittee and Draft Text (YA-45/II-73 & YA-46/III-73)	16
<i>Révision des Règles d'York et d'Anvers 1950, Rapport du Président de la Commission Internationale et Projet de Texte YA-45/II-73 &amp; YA-46/III-73</i>	17
3. Riders to the Statement of the ratification of and accessions to the International Maritime Law Conventions	46
<i>Ajoutes à l'état des ratifications et adhésions des Conventions Internationales de Droit Maritime</i>	47
4. Errata	50
5. In Memoriam	52

#### **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 Heury Voet-Génicot, 17, Borzestraat, B2000 Antwerpen, Belgique.**