
Name of the Clause:	Glasgow Rules		
Subject of the Clause:	These rules provides common and basic rules for the Marine Insurance Industry.		
Category :	Legislation / Document		
Number:		Date:	1901
Country:	International	Issued by:	International Law Association
Comments:			

The International Law Association (<http://www.ila-hq.org>) issued these rules in 1901. Up to this date (at our knowledge), it is the only attempt to codify, internationally, the Marine Insurance rules and conditions.

The text of the Glasgow Marine Insurance Rules of 1901 is as follows : -

GLASGOW MARINE INSURANCE RULES, 1901

I - TOTAL LOSS.

1. An insurance against total loss includes a constructive as well as an actual total loss unless a different intention is shown in the policy.

Actual total loss

2. Where by a peril insured against an insured subject is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, there is an actual total loss.

3. Where by a peril insured against the owner of an insured subject has been wholly deprived of it, and either there is no reasonable prospect of recovering it, or it can only be recovered on paying charges upon it exceeding the recovered value, for which the assured is not otherwise liable, there is an actual total loss, although the subject may still exist.

Disclaimer : Fortunes de Mer est un site privé & non officiel. Il s'agit de pages personnelles. Ces pages n'ont qu'un but d'information. Les informations de nature juridique que vous pourrez trouver sur ce serveur ne peuvent faire l'objet d'une quelconque garantie ou d'une quelconque certification quant à leur validité, leur effectivité, leur applicabilité et ne peuvent donc en aucun cas engager la responsabilité du directeur de la publication. En effet, seules les informations provenant d'une source officielle font foi. En France, en matière d'information juridique, c'est le Journal Officiel de la République Française qui est habilité à publier et diffuser la plupart des textes. A l'étranger, des institutions similaires assurent la mission dévolue au Journal Officiel de la République Française. Cette situation n'est pas exclusive de productions privées. Aussi, la plupart des informations que vous trouverez ici apparaissent comme étant à jour (hormis les textes législatifs anciens et les polices d'assurances anciennes !). Pour ce qui concerne les textes applicables actuellement, vous devez vérifier qu'il s'agit bien de dispositions applicables avant d'en faire usage ou de prendre une décision.

Les textes des polices d'assurances et des clauses additionnelles sont délivrés à titre purement informatif. La plupart n'ont plus cours aujourd'hui et n'ont donc qu'un intérêt "historique". Aucun usage ne peut en être fait. Si vous souhaitez des informations officielles, vous pouvez vous adresser à la FFSA ou aux organismes similaires existant à l'étranger. En conséquence de quoi, vous renoncez expressément à toute poursuite ou réclamation à l'encontre du concepteur et de l'hébergeur de ce site. Vous vous engagez également à ne faire aucune copie des fichiers de ce site, sauf accord express ET écrit de "Fortunes de Mer" OU mention de l'origine des documents.

The information contained on this site is provided in good faith as a guide only and is based on information obtained from a variety of sources over a period of time. This information is subject to change and should, in each case, be independently verified before reliance is placed on it. "Readers are cautioned that the case summaries, papers and other material on this site are for information purposes only. They are not intended as legal advice and should not be relied upon as legal advice. If you require legal advice then you should consult a lawyer within your jurisdiction. www.fortunes-de-mer.com hereby" excludes, any and all liability to any person, corporation or other entity for any loss, damage or expense resulting from reliance, publication or duplication of information obtained from this site.

Constructive total loss

4. Where by a peril insured against the owner of an insured subject is deprived of the possession or of the control and use of it indefinitely, there is a constructive total loss of the subject.

5. Where by a peril insured against a ship is so damaged or so placed that the cost of recovering and repairing her would exceed three-fourths of her sound value before the disaster, there is a constructive total loss of the ship.

(a) The cost of recovery and repair is to be estimated with reference to the circumstances at the time to which the estimate relates¹ including the cost of prudent temporary repairs and removal to a port of repair, and also any necessary expenses of obtaining money, but not including wages or provisions for the ships' crew at the port of repair.

(b) In making the comparison no deduction is to be made from the cost of repairs in respect of new for old, or in respect of general average contributions which have become payable by other interests towards the cost of repairs; but deduction is to be made of contributions which would be payable by other interests to expenses or sacrifices to be incurred or made after the time to which the estimate relates².

(c) Where the ship has been valued in the policy that value shall be deemed to be her sound value unless otherwise expressly agreed in the policy.

Cargo

6. In the following cases there is a constructive total loss of cargo:

(1) Where owing to perils insured against goods are left at a port short of their destination because they cannot be carried forward; or because if carried forward they would not arrive at the destination merchantable as things of the kind insured.

(2) Where by perils insured against the goods are lost or damaged to the extent of three-fourths of their insurable value.

(3) Where by perils insured against the carrying ship is an actual or constructive total loss, and the goods are not forwarded under the original contract of carriage, and they can only be brought to their destination by incurring expenses which would exceed three-fourths of their gross value on arrival less the expenses of selling.

The estimate of expenses is to include all expenses of recovering and preserving the goods and all forwarding freight which would be incurred after the time to which the estimate relates³, but not any salvage or other expenses, or general average contributions, incurred in respect of the goods before that time.

Time for estimating constructive total loss

7. Where notice of abandonment has been given to the insurer, as hereinafter required, the estimate of whether the insured subject was a constructive total loss is to be made as at the date of giving that

1 See Rule 7.

2 See Rule 7

3 See Rule 7

notice. Where notice of abandonment has become unnecessary the estimate is to be made as at the date of the sale or other event which made it unnecessary.

NOTICE OF ABANDONMENT.

8. The assured cannot abandon and claim as for a total loss, unless the insured subject has become an actual or constructive total loss.

9. Where there is a constructive total loss of an insured subject, the assured is entitled to claim payment of the full amount insured if he has, duly given notice that he abandons to the insurer the interest in the subject insured by him. Failing such notice, the assured can only claim as for a partial loss, except in the cases mentioned in Rule 10.

(a) The notice must be given to the insurer with reasonable diligence after receipt by the assured of information of the loss; allowing time for inquiry where the information is doubtful.

(b) The notice may be given in any manner, but must indicate the intention of the assured to abandon the insured interest in the subject insured unconditionally.

Where notice not necessary

10. Where the interest of the assured in the insured subject has been justifiably sold before he has had full opportunity of abandoning it to the insurer, and generally where no benefit could arise to the insurer if notice of abandonment were given to him, such notice is not necessary, and the assured may claim payment in full without it.

Also notice of abandonment is not necessary from an insurer to a re-insurer.

11. Neither the right to abandon and claim payment in full nor the right to refuse to accept abandonment is prejudiced by efforts made by the assured or insurer to save or diminish the loss of the thing insured.

EFFECT OF ABANDONMENT

12. Where abandonment of the subject insured has been accepted, or where there is an actual or constructive total loss, the insurer becomes entitled on payment of the full amount insured to his rateable proportion of all that remains of the assured's interest in the subject insured, as from the time of the casualty which caused the loss; and also to be subrogated in like proportion to all the rights and remedies of the assured in respect of that interest or the loss thereof.

Freight earned after Abandonment

13. Where freight is earned by the ship by continuing a voyage after becoming transferred to the insurer of ship as aforesaid, the freight so earned is to be apportioned between the assured and the insurer of ship, in proportion to the distances run by the ship in earning that freight before and after the casualty. If part of the freight for the voyage has been received in advance, only so much of the freight earned by continuing the voyage will belong to the assured as, having regard to the freight received in advance, will give him his *pro rata* share of the whole.

EFFECT UPON FREIGHT INSURANCES.

14 For the purposes of an insurance of freight, any freight apportioned to an insurer of ship under the circumstances stated in Rule 13 is to be deemed to be lost.

15. Where freight for a voyage is insured generally, there is a total loss of freight if by perils insured against the cargo has become an actual or constructive total loss, and no goods bearing freight can be profitably substituted and carried to the destination. Where specific or chartered freight is insured, there is a total loss if, having regard to the freight contract, no part of that freight can be earned.

In either case, there is a total loss of the freight if the ship has by perils insured against become an actual or constructive total loss, and no part of the cargo can be forwarded to the destination except at an expense to the shipowner which would exceed the freight there payable. The expense to be estimated for this purpose shall include all expenses of forwarding the goods which would have to be incurred by the shipowner as from the time when the voyage of his ship was given up.

But if in any case *pro rata* freight has become payable the loss of freight is not total.

II-PARTIAL LOSS OF SHIPS: DEDUCTIONS

16. The deductions from the cost of repairs in respect of new for old, for ascertaining the amount of a partial loss of ship, shall be those allowed by Rule XIII of the York-Antwerp Rules of General Average.

III-EFFECT OF UNSEAWORTHINESS, &c

Wilful acts

17. An insurer is not liable for loss or damage brought about by the wilful act of the assured himself, even although the proximate cause may have been a peril insured against.

Inherent vice

18. An insurer is not liable for loss or damage caused proximately by any inherent vice, weakness or nature, or unsoundness in condition of the subject insured, or of the thing on which the safety of the subject insured depends.

Warranty of seaworthiness

19. Upon any insurance for a voyage of a ship or of any interest dependent upon ship, the assured warrants as follows:

(a) That where the insurance first attaches in port all reasonable care has been taken to make the ship then in a fit condition to lie there,

(b) That all reasonable care will be taken to make the ship fit and properly manned, equipped, and documented for her voyage. Provided that where the voyage includes more than one stage, it will suffice that reasonable care be taken to make the ship fit and properly manned, equipped, and documented at the beginning of each stage for that stage.

In case of any breach of this warranty the insurer is not liable for any loss or damage consequent thereon, although proximately caused by a peril insured against. But the insurance is not conditional on performance of the warranty, and is not affected by a breach thereof, except as above stated; and except as above provided, there is not any warranty of the fitness of the ship by the assured.

In a policy on cargo there is no implied warranty as to the seaworthiness of the ship.

IV.DOUBLE INSURANCES

20. Where an interest is insured against the same risk for the same assured by two or more insurances for amounts which together exceed the agreed or insurable value of that interest, there is a double

insurance. The assured may in such a case recover in respect of a loss under any of the policies covering it, in any order, unless he has already received indemnity for the loss as estimated upon the valuation in that policy.

Contribution

21. Where in a case of double insurance one or more of the insurers have duly paid a loss they are entitled to contributions thereto from the insurers on the other policies which cover the loss, so that the amount paid shall be distributed over the whole, as follows:

(a) Where the policies are unvalued or agree in their valuations, the contribution is to be in proportion to the amounts insured;

(b) Where the valuations in the policies differ, then:

(1) In case of partial loss, the contribution is to be in proportion to the liabilities under the several policies in respect of that loss;

(2) In case of total loss, so much of the amount paid under any policy as is ascribable to the part of the valuation therein which is covered by other policies, is to be contributed to by those policies in proportion to their liabilities in respect thereof

Premium

22. The assured cannot claim any return of premium in cases of double insurance where the risk has attached.

The French version of the Glasgow Rules (translated by Dr. GOVARE) is as follows

RÈGLES DE L'ASSURANCE MARITIME.

I PERTE TOTALE

1. L'assurance sur perte totale comprend à la fois la perte totale absolue et la perte totale relative, à moins que la police n'indique que la commune intention des parties a été de donner une autre signification à ces termes.

2. Il y a perte totale absolue toutes les fois que par l'effet d'un risque couvert par l'assurance, la chose assurée est détruite ou avariée au point de perdre sa nature propre.

3. Quand le propriétaire de la chose assurée, par l'effet d'un risque couvert par l'assurance, en a été entièrement dépossédé, soit qu'il n'y ait aucun espoir vraisemblable qu'il rentre en possession, soit qu'il ne puisse rentrer en possession qu'en payant des sommes qui dépasseraient la valeur recouvrée et qu'il n'est pas tenu de payer pour une autre cause, il y a perte totale absolue alors même que la chose existerait encore.

4. Il y a perte totale relative toutes les fois que par (effet d'un risque couvert par l'assurance, le propriétaire est, pendant un temps indéfini, dépossédé de sa chose ou privé de son administration et de son usage.

5. Il y a perte totale relative d'un navire toutes les fois que, par l'effet d'un risque couvert par l'assurance, il est avarié ou mis dans une situation telle que la somme nécessaire à le remettre en la possession de l'armateur et à le réparer, excéderait les trois quarts de sa valeur à l'état sain avant le sinistre.

(a) Les frais à faire pour rentrer en possession du navire et le réparer doivent être évalués en tenant compte des circonstances à (époque à laquelle se réfère cette évaluation⁴. On y comprendra les frais des réparations provisoires qu'il est prudent de faire et la conduite à un port pour y effectuer les réparations; aussi toutes les dépenses nécessaires pour se procurer des fonds; mais pas les gages et vivres de l'équipage au port de relâche.

(b) Dans l'établissement de cette comparaison entre la valeur et les frais, il ne sera fait aucune déduction du montant des réparations, soit pour différence du vieux au neuf, soit pour les contributions d'avaries communes qui ont été à la charge d'autres intéressés relativement au coût des réparations ; mais on déduira les contributions payables par d'autres intéressés relativement aux frais ou sacrifices qui ont été faits ou encourus postérieurement à l'époque à laquelle se réfère l'évaluation⁵.

(c) Si le navire a été estimé dans la police, l'estimation sera présumée être sa véritable valeur, à moins de conventions expresses contraires.

6. Il y a perte totale relative de la marchandise dans les cas suivants :

(1) Quand les marchandises, par l'effet d'un risque couvert par l'assurance, sont laissées dans un port en deçà de leur destination, soit parce qu'elles ne peuvent être transportées plus loin, soit parce que, si elles continuaient le voyage, elles n'arriveraient pas à destination en état d'être vendues sous la qualification en laquelle elles ont été assurées;

(2) Quand les marchandises par l'effet d'un risque couvert par l'assurance sont perdues ou avariées jusqu'à concurrence des trois quarts de leur valeur assurable ;

(3) Quand, par l'effet d'un risque couvert par l'assurance, le navire est devenu une perte totale absolue ou relative, que les marchandises ne sont pas expédiées en exécution du contrat originaire de transport et qu'elles ne peuvent être amenées à destination qu'au prix de dépenses qui excéderaient les trois quarts de leur valeur brute à l'arrivée, déduction faite des frais de vente.

L'évaluation de ces dépenses comprendra tous les frais ayant pour but de rentrer en possession des marchandises et leur conservation et le fret de transport qui serait à déboursier postérieurement à l'époque à laquelle se réfère l'évaluation⁶ ; mais non pas les frais de sauvetage ou autres, ni les contributions d'avarie grosse, encourues avant cette époque par rapport à ces marchandises.

7. Quand l'avis de délaissement a été donné à l'assureur, ainsi qu'il est exigé ci-après, il faut que l'évaluation, destinée à vérifier si la chose assurée est devenue une perte totale relative, se réfère à la date de cet avis.

Quand l'avis de délaissement est devenu inutile, cette évaluation se référera au jour de la vente ou de l'événement qui l'a rendue inutile,

⁴ Voir Règle 7

⁵ Voir Règle 7

⁶ Voir Règle 7

AVIS DE DELAISSEMENT

8. L'assuré ne peut délaisser et demander le règlement en perte totale que si la chose assurée est devenue une perte totale absolue ou relative.

9. Quand il y a perte totale relative d'une chose assurée, l'assuré a droit au paiement de toute la valeur assurée s'il a régulièrement donné avis à l'assureur qu'il délaisse sa part d'intérêt dans la chose assurée. A défaut de cet avis, l'assuré n'a droit qu'au règlement en avarie particulière sauf dans les cas mentionnés dans la Règle 10.

(a) L'avis doit être donné à l'assureur avec la diligence qu'on peut raisonnablement exiger, après réception par l'assuré de la nouvelle qui l'informe de la perte ; si cette information est sujette à caution, on accordera à l'assuré le temps de la contrôler.

(b) L'avis peut être donné de quelque façon que ce soit, mais doit clairement exprimer l'intention de l'assuré de faire délaissement sans condition ni réserve.

10. Quand la part d'intérêt de l'assuré dans la chose assurée a été légitimement vendue avant que l'assuré n'ait eu l'entière opportunité de faire délaissement - en général quand l'assureur n'aurait pu retirer un profit quelconque de l'avis de délaissement, s'il lui avait été donné - alors cet avis n'est plus nécessaire; et même sans l'avoir donné, l'assuré a droit au paiement intégral de la valeur assurée. L'avis de délaissement n'est pas non plus exigé dans les rapports d'assureur à réassureur.

11. Les efforts tentés par l'assuré ou l'assureur en vue d'éviter ou de diminuer la perte de la chose assurée, ne peuvent en rien faire échec au droit pour l'assuré de délaisser et de réclamer le paiement intégral ; et pour l'assureur de repousser le délaissement.

EFFET DU DÉLAISSEMENT.

12. Si le délaissement de la chose assurée a été accepté ou s'il y a perte totale absolue ou relative, l'assureur, en échange du paiement intégral de la valeur assurée, a droit à la portion correspondante de tout ce qui subsiste de la part d'intérêt de l'assuré dans la chose assurée, à partir de la date du sinistre qui a causé la perte ; de même, et dans la même proportion, il sera subrogé à tous droits et actions contre les tiers dont l'assuré était investi à raison de sa part d'intérêt ou de la perte de la chose.

13. Si le navire après qu'il a été transféré à l'assureur comme il vient d'être dit, gagne un fret en continuant son voyage, ce fret ainsi gagné sera réparti entre l'assureur et l'assuré à proportion des distances parcourues par le navire pour gagner le fret, avant et après le sinistre. Si une partie du fret a été payée par avance, l'assuré ne recevra dans la réparation du fret gagné par la continuation du voyage que la part qui, jointe à ce qu'il a reçu d'avance, complétera la part proportionnelle lui revenant dans le fret total

EFFET SUR LES ASSURANCES SUR FRET

14 En ce qui concerne une assurance sur fret, est considérée comme perdue toute portion du fret attribuée à l'assureur sur corps, dans les circonstances énoncées dans l'article 13.

15. Quand le fret d'un voyage est assuré, il y a en général perte totale de ce fret si, par l'effet d'un risque couvert par l'assurance, la cargaison est devenue une perte totale absolue ou relative et qu'on ne peut avec profit lui substituer et conduire à destination d'autres marchandises payant un fret.

Quand le fret assuré est établi sur poids spécifique ou selon la charte-partie, il y a perte totale si aucune portion de fret d'après le contrat de transport ne peut être gagnée

Dans les deux cas il y a perte totale du fret si par l'effet d'un risque couvert par l'assurance, il y a perte totale absolue ou relative du navire et qu'aucune portion du chargement ne peut être conduite à destination, si ce n'est au prix de dépenses pour l'armateur qui excéderaient le fret à recevoir à destination. Les dépenses qu'il s'agit d'évaluer dans ce cas comprendront tous les frais d'expédition des marchandises qui incomberaient à l'armateur à partir du moment où le voyage a été rompu.

Mais chaque fois qu'il y a lieu à paiement d'un fret proportionnel, il n'y a pas perte totale du fret.

II. AVARIE PARTICULIERE AU NAVIRE- DEDUCTIONS

16. Pour établir le règlement d'avarie particulière au navire les déductions du mourant des réparations pour différence du vieux au neuf, seront celles prévues par la Règle XIII des Règles-d'York et d'Anvers sur l'avarie grosse

III. EFFET DE L'INNAVIGABILITE & C

17. L'assureur ne répond pas des pertes ou avaries occasionnées par un acte volontaire de l'assuré, même si la cause immédiate est un risque couvert par l'assurance.

18. L'assureur ne répond pas des pertes ou avaries dont la cause immédiate est un vice propre, la faiblesse de nature ou le mauvais état de la chose assurée ou de la chose dont dépend la sécurité de la chose assurée.

19. Dans toute assurance d'un voyage d'un navire ou de tout intérêt relatif à un navire, l'assuré garantit ce qui suit.

(1) Que dans le cas où l'assurance commence à produire son effet dans un port, toutes les précautions convenables ont été prises pour mettre le navire en bon état d'y séjourner;

(2) Que toutes les précautions convenables seront prises pour mettre le navire en bon état, bien armé et gréé, et muni des documents pour son voyage Quand le voyage comprend plus d'une escale, il suffira toutefois que ces précautions, relatives au bon état, au gréement, à l'armement et aux documents, soient prises au commencement de chaque escale pour cette escale.

En cas d'infraction à cette garantie, l'assureur ne répondra pas des pertes ou avaries qui en sont la conséquence, même si la cause immédiate est un risque couvert par l'assurance, Mais l'assurance n'est pas subordonnée à l'accomplissement de cette obligation de garantie; elle n'est pas invalidée par son infraction sauf dans les conditions ci-dessus spécifiées

Sauf ce qui est dit ci-dessus, l'assuré ne garantit pas le bon état du navire.

Dans les assurances sur facultés, l'assuré ne garantit pas le bon état du navire.

IV.-ASSURANCES DOUBLES

20 Il y a double assurance double quand un intérêt est assuré contre le même risque par le même assuré à deux ou plusieurs assureurs pour des valeurs qui, totalisées, excèdent sa valeur agréée ou assurable.

En pareil cas l'assuré peut se faire indemniser d'une avarie par l'une des polices qui la couvrent, dans n'importe quel ordre, à moins qu'il n'ait déjà reçu une indemnité pour cette avarie, calculée sur la valeur portée dans cette police.

21. Dans un cas de double assurance, le ou les assureurs qui ont dûment réglé une avarie, sont en droit d'exiger des assureurs des autres polices couvrant cette même avarie, une contribution de manière à répartir sur la totalité la somme payée comme suit :

(a) Si les polices ne contiennent pas d'évaluation ou portent toutes la même évaluation, la contribution se fera proportionnellement aux sommes assurées ;

(b) Si les évaluations des polices diffèrent, alors :

(1) En cas d'avarie particulière, la contribution se fera proportionnellement aux sommes couvertes dans les différentes polices par rapport à cette avarie ,

(2) En cas de perte totale, celui des assureurs qui a réglé l'importance du risque est en droit de réclamer la contribution aux autres assureurs, mais seulement pour la portion de la somme par lui payée, qui se trouve comprise dans l'évaluation couverte par les autres polices. Chaque police contribuera en proportion de sa responsabilité par rapport à cette somme

22. L'assuré ne peut demander aucun remboursement de primes en cas de double assurance, une fois que le risque a commencé à courir.