
Name of the Clause :	Glasgow Rules		
Subject of the Clause :	These rules provide with common and basic Rules to the Marine Insurance Industry		
Category :	International Regulation		
Number :	Date :	1901	
Country :	United Kingdom	Issued by :	International Law Association
Comments :			

The International Law Association (<http://www.ila-hg>) 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 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.

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. "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.

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 répare doivent être évalués en tenant compte des circonstances à (époque à laquelle se réfère cette évaluation~ 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 s ou sacrifices qui ont été faits ou encourus postérieurement à l'époque à laquelle se réfère l'évaluation

(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 et de transport qui serait à déboursier postérieurement à l'époque à laquelle se réfère l'évaluation a; 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,

AVIS DE DÉLAISSEMENT

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 1 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.