
Nom de la clause :	Résolutions votées à la Conférence de Glasgow en vue d'obtenir l'uniformité dans le règlement des avaries communes.		
Objet de la Clause :	Règlement des avaries communes		
Catégorie	Conventions internationales		
Numéro :	Date :	24 septembre 1860	
Pays d'origine :	Royaume-Uni	Emetteur :	Association Nationale pour la promotion des Sciences Sociales
Commentaires :			

Ces règles, les premières fixées de manière internationale, l'ont été à l'initiative de l'Association Nationale pour la promotion des Sciences Sociales.

Réunies en congrès à Glasgow, de nombreuses associations nationales participèrent à ces travaux.

Il en ressortit ces règles qui furent la trame de ce qui deviendra, quelques années plus tard, les règles de York et d'Anvers.

1 - Echouement volontaire

En règle générale, en cas de l'échouement d'un navire, dans le cours de son voyage, la perte ou le dommage au navire, à la cargaison, et au fret ne doivent être considérées comme avarie commune sans en exclure toutefois l'admission d'une telle réclamation dans des cas exceptionnels, en présence de faits spéciaux clairement prouvés.

2 - Incendie à bord

Les dommages occasionnés au navire, à la cargaison et au fret par les moyens employés pour éteindre un incendie, doivent être bonifiés en avarie commune

3 - Dommage causé par le jet

Le dommage ou le dégât survenu à la cargaison par suite de bris ou de frottement à la suite d'un jet ne doit pas être bonifié en avarie commune.

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 - Dommage à la cargaison par suite du déchargement dans un port de relâche.

Le dommage et la perte survenus à la cargaison et au fret par suite du déchargement opéré dans le port de relâche de la manière usitée dans ce port pour des navires qui ne sont pas en détresse, ne doit pas être admis en avarie commune.

5 - Débris coupés

La perte éprouvée en coupant les débris ou les accessoires de mâts rompus par cas fortuit ne doit pas être admise en avarie commune.

6 - Frais dans un port de relâche

Les frais de magasinage de la cargaison nécessairement débarquée dans un port de relâche, les frais de rembarquement et les frais de sortie du port doivent être admis en avarie commune.

7 - Forcement de voiles

Le dommage survenu au navire, à la cargaison et au fret par suite d'un forcement de voiles, ne doit pas être admis en avarie commune.

8 - Gages e Nourriture de l'équipage pendant la relâche.

Les gages et nourritures de l'équipage seront bonifiés en avarie commune, depuis le jour où le navire arrive en détresse dans un port de relâche, jusqu'à la date où il quitte le port.

9 - Valeurs contributives

Lorsque le montant des dépenses ne surpassera pas la valeur de la propriété sauvée, les valeurs contributives du navire, du fret et de la cargaison seront les valeurs qu'elles auraient pour les propriétaires respectifs au terme de l'expédition.

10 - Valeurs contributives

Lorsque le montant des dépenses dépassera la valeur de la propriété sauvée, le produit de la propriété ainsi sauvée, sera appliqué aux dépenses et le surplus des dépenses, dépassant le produit, sera réparti comme si toute la propriété avait atteint le port de destination.

11 - Valeurs contributives

En fixant le montant du fret, les gages et les frais de port jusqu'à la date de l'acte d'avarie commune ne seront pas déduits, mais les gages et les frais de port postérieurs à cette date, seront déduits du fret brut en risque pour l'armateur.