
Name of the Clause : The Glasgow resolutions
Subject of the Clause : First International Rules for General Average
Category : International Convention
Number : **Date :** 1860
Country : International **Issued by :** Various organizations.
Comments :

The Glasgow resolutions

§ 1 as a general rule, in case of the voluntary stranding of a vessel, the loss or damage to ship, cargo, or freight, consequent on such stranding, ought not to be the subject of general average : but without prejudice to such a claim in exceptional cases, upon clear proof of special facts.

§ 2 The damage done to ship, cargo, and freight in extinguishing a fire, ought to be general average.

§3 The damage done to cargo by chafing and breakage, resulting from a jettison of part of the remainder of the cargo, ought not to be allowed in general average.

§ 4 The damage done to cargo, and the loss of it and of the freight on it, resulting from discharging it at a port of refuge in the way usual in that port with ships not in distress, ought not to be allowed in general average.

§ 5 The loss sustained by cutting away the wreck of mast accidentally broken ought not to be allowed in general average.

§ 6 The expense of warehouse-rent at a port of refuge on cargo necessarily landed there, the expense of re-shipping it, and the outward port-charges at that port, ought to be allowed in general average.

§ 7 The damage done to the ship, cargo, and freight by carrying a press of sail, ought not to be allowed in general average.

§ 8 The wages and provisions for the ship's crew out to be allowed to the shipowners in general average, from the date the ships reaches a port of refuge until the date on which she leaves it.

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.

§ 9 When the amount of expenses is less than the value of the property finally saved, the contributing values of the ship, freight, and cargo ought to be their values to the owners of them respectively at the termination of the adventure.

§ 10 When the amount of expenses is greater than the value of the property saved, the proceeds of the property so saved ought to be applied towards those expenses; and the excess of the expenses over the proceeds ought to be apportioned as if the whole property had finally reached its destination.

§ 11 In fixing the value of freight, the wages and port-charges up to the date of the general average act ought not to be deducted, from the gross freight at the risk of the shipowner.